

Copyright © 2020 by International Network Center for Fundamental and Applied Research
Copyright © 2020 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the USA
Co-published in the Slovak Republic
Bylye Gody
Has been issued since 2006.

E-ISSN: 2310-0028
Vol. 55. Is. 1. pp. 295-333. 2020
DOI: 10.13187/bg.2020.1.295
Journal homepage: <http://ejournal52.com>



The Japanese Armored Cruisers and Mine-Torpedo Forces of the Opposing Sides During the Russian-Japanese War

Anvar M. Mamadaliev ^{a, b, *}, Ruslan M. Allalyev ^c, Natal'ya V. Miku ^d, Aude Médico ^e

^a International Network Center for Fundamental and Applied Research, Washington, USA

^b Volgograd State University, Volgograd, Russian Federation

^c Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russian Federation

^d Penza State University of Architecture and Construction, Penza, Russian Federation

^e University of Geneva, Geneva, Switzerland

Abstract

The article is an addition to a series of works on the correlation of the armored forces in the Russian-Japanese war of 1904–1905 and is devoted to the analysis of the quality and power of the "auxiliary" forces of the fleets, namely, the armored deck (light) cruisers of the Japanese fleet and the ratio of forces and tactical and technical characteristics of torpedo-boats and destroyer squadrons of both sides. The article examines the tactical and technical characteristics of all light cruisers of the fleet of the Land of the Rising Sun, and also provides a comparison with the closest "relatives" in the fleet of the Russian Empire. A brief classification of ranks in the British, Russian and Japanese navies is given, as well as a justification for the membership of the light cruisers *Teikoku Kaigun* to a certain rank, since this issue is debatable in historiography. The article also analyzes the mine-torpedo forces of the parties. The design and technical features of Russian types "Sokol", "Forel", "Kit"/"Kasatka"/"Bditel'nyi" and "Buinyi" ("Groznyi" type is not investigated, since the ships of this type have not come into operation by the beginning of the war) of destroyers are highlighted, as well as their Japanese *vis-à-vis* – the destroyers types "Murakumo"/"Sinonome", "Ikadzuti"/"Sazanami", "Sirakumo", "Kharusame"; compares their design and real characteristics, explores potential and real possibilities both in terms of solving their diverse tasks, and in open combat confrontation. A few words are also given to the ship that proved to be the most effective in terms of damage caused – a specialized mine transport (barrage) of the "Amur" type. Each analyzed type of vessel is accompanied by a corresponding photo with a brief description. We study some controversial issues in historiography, such as used artillery and ammunition, rank classification, evaluation of the effectiveness of the project and its technical implementation with justification of our point of view. It is also highlighted the conceptual features of the warring parties, the role and place of auxiliary forces in the views of the Russian and Japanese naval leadership. Due to the limited scope of this work, the analysis of the destroyers of the warring parties is not given.

Keywords: Russian-Japanese war, *Teikoku Kaigun*, Russian fleet, cruiser, light cruiser, armored deck cruiser, torpedo-boat, destroyer squadron, destroyer, minelayer.

1. Введение

Легкие крейсера (да и другие легкие силы в общем), а также минно-торпедные суда зачастую относят к вспомогательным, так как не им суждено решать исход морского сражения в частности, и войны в целом. Однако очень широкий круг выполняемых задач, так называемой «рутинной работы» по патрулированию, минным постановкам, рейдерским операциям, охране конвоев, ближней и дальней разведке, принадлежит как раз этим «вспомогательным» силам, делая их

* Corresponding author

E-mail addresses: anvarm@mail.ru (A.M. Mamadaliev)

своеобразными «рабочими лошадками» военно-морских сил. Порой именно от качества их работы напрямую зависит и результат войны. Применительно к Русско-японской войне нельзя не вспомнить удачную постановку скромного артурского минного заградителя «Амур», который, как известно, одним своим боевым выходом в море уничтожил больше вражеских сил, чем все остальные корабли русского флота, вместе взятые. Именно поэтому легким, вспомогательным силам противоборствующих сторон посвящены отдельные наши статьи; в данной работе исследуются легкие крейсера японского флота, а также минно-торпедные силы сторон.

2. Материалы и методы

Материалом для данной статьи послужили опубликованные источники, а также воспоминания участников описываемых событий.

В данном исследовании мы опирались на архивные материалы, опубликованные в трудах авторитетных исследователей флота, таких как Н.Дж. Кемпбелл (Campbell, 1978), С.А. Балакин (Балакин, 2013; Балакин, 2004; Афонин, Балакин, 2000; Афонин, Балакин, 2004), Н.Н. Афонин (Афонин, 2005а; Афонин, 2005b), Р.М. Мельников (Мельников, 1983; 1986), С.В. Сулига (Сулига, 1993), Ю.Ф. Каторин (Каторин, 2008), Ю.Ю. Ненахов (Ненахов, 2006) и др., а также источники, фигурирующие в дореволюционных справочных изданиях (напр., Брокгауз, Ефрон, 1890–1907).

Также нами были использованы мемуары современников-участников Русско-японской войны: В.И. Семенова, («Расплата» (Семенов, 1907), «Бой при Цусиме» (Семенов, 1906), «Цена крови» (Семенов, 1910), а также «Флот и Морское ведомство до Цусимы и после» (Семенов, 1911), В.П. Костенко «На «Орле» в Цусиме» (Костенко, 1955), М.В. Бубнова «Порт-Артур. Воспоминания о деятельности 1-й Тихоокеанской эскадры и морских команд на берегу во время осады Порт-Артура в 1904 г.» (Бубнов, 1907), Н.Л. Кладо «Русский военный флот в Русско-японской войне» (Klado, 1905), П.К. Худякова «На пути к Цусиме» (Худяков, 1908), А.С. Новикова-Прибоя (Новиков-Прибой, 1977) и др.

В работе используются традиционные методы исторического исследования, такие как историко-генетический, историко-системный, историко-типологический и др.

3. Обсуждение

Тактико-технические характеристики русских легких крейсеров и тактику их использования в разное время исследовали в своих работах Н. Кладо, В. Семенов, С. Балакин, Р. Мельников, Ю. Каторин, А. Скворцов, С. Сулига, А. Степанов, А. Новиков-Прибой, В. Пикуль, Н. Кемпбелл, Ю. Ненахов, Н. Афонин и др.

Условно историографию можно разделить на дореволюционную, советскую и современную.

К дореволюционной следует отнести труды В.П. Костенко о строительстве и походе 2-й Тихоокеанской эскадры на броненосце «Орел» (Костенко, 1955); В.И. Семенова, который в трехтомном труде («Расплата» (Семенов, 1907), «Бой при Цусиме» (Семенов, 1906), «Цена крови» (Семенов, 1910), попытался проанализировать причины неудач русского флота в войне 1904–1905 годов, давая порой крайне нелестные оценки флотскому руководству и отечественному судостроительству. Нельзя не отметить и известную работу Н.Л. Кладо «Русский флот в Русско-японской войне» (Klado, 1905), в которой автор дает не только оценку русским кораблям, но и остро критикует военно-морское руководство Российской империи; данная работа была издана в Лондоне, так как столь бескомпромиссный с точки зрения цензуры труд априори не смог бы издаваться в России.

В советское время широкую популярность получил роман «Цусима» участника Цусимской битвы А.С. Новикова-Прибоя (Новиков-Прибой, 1977), сражавшегося на броненосце «Орел» и попавшего в японский плен. Также нельзя не отметить и двухтомное исследование «Порт-Артур» советского историка и литератора, а также одного из наиболее авторитетных исследователей Русско-японской войны А.Н. Степанова (Степанов, 1983), который описывает осаду крепости и дает общие характеристики кораблей 1-й Тихоокеанской эскадры и действий противоборствующих флотов.

Современная историография значительно более глубока и разнообразна, при этом она опирается на значительный пласт архивных материалов. Непосредственно легким крейсерам японского флота и эсминцам противоборствующих сторон посвящены комплексные справочные труды о крейсерах и миноносцах С.С. Бережного (Бережной, 2002), Ю.Ю. Ненахова (Ненахов, 2006), Ю.Ф. Каторина (Каторин, 2008), С.А. Балакина (Балакин, 2013; Балакин, 2004; Афонин, Балакин, 2000; Афонин, Балакин, 2004), Р.М. Мельникова (Мельников, 1983; 1986), Н.Н. Афонина (Афонин, 2005а; Афонин, 2005b) и др.

4. Результаты

При военно-историческом анализе крейсерских сил противоборствующих сторон сразу в глаза бросается различие в концепциях ведения морской войны русского и японского военных флотов. Этой проблеме посвящена отдельная статья (Mamadaliyev et al., 2018). В рамках данной работы отметим только, что Россия в строительстве крейсеров всецело ориентировалась на выбранную рейдерскую стратегию ведения войны.

Япония же на протяжении двух десятков лет после «реставрации Мейдзи», в 70–80-х годах, еще не имела собственных концептуальных военно-морских взглядов, попеременно ориентируясь на британскую и французскую кораблестроительные школы. Результатом стали два крейсера II ранга типа «Нанива»: головной корабль и его сестершип «Такачихо». Строить мощные и дорогие броненосцы в тот момент японцам было нецелесообразно, во-первых, по экономическим, во-вторых – по концептуальным и тактическим соображениям, поскольку не было четкого представления, где и как применять линкоры.



Рис. 1. Крейсера типа «Мацушима» (1890) стали венцом японского воплощения идей Э. Бергэна и последними крупными кораблями Тейкоку Кайгун, созданными по «философии» «молодой» школы

После того как в Японию был приглашен легендарный французский кораблестроитель Эмиль Бергэн, он сумел «заразить» адмиралов Тейкоку Кайгун¹ идеями «молодой школы», предусматривавшей мысль о том, что для потопления дорогих линкоров достаточно дешевых и небольших по водоизмещению судов, вооруженных либо торпедным оружием, либо мощнейшими артиллерийскими системами. Венцом этих идей стали три артиллерийских корабля по французскому проекту типа «Мацушима» («Мацусима»²) (1889–1991), которые надлежало использовать вместе: «систершипы»³ «Итсукушима» (1889) и «Хасидате» (1891) «олицетворяли» носовую башню линкора, неся в носу по одному мощнейшему 320-мм орудью, «Мацушима» – заднюю, неся аналогичное орудие в корме. Корабли были около 4200 тонн водоизмещения, имели мощное 300-миллиметровое бронирование барбетов орудия и небольшого бортового комингса, прикрывавшего верхнюю часть паровых машин, а также тонкую 50-миллиметровую карапасную бронепалубу. Вспомогательную артиллерию составляли двенадцать только что появившихся скорострельных 120-мм патронных орудий и около полутора десятков (количество их на трех кораблях различалось) 47-мм и 37-мм «противоминных» пушек, весьма эффективных для 80-х годов XIX века и совершенно бесполезных для начала XX века, а также таких же бесполезных четырех 356-мм торпедных аппарата. В движение суда приводили две паровые машины тройного расширения мощностью (5550–6519 л.с.) с питанием от шести цилиндрических паровых котлов; максимальная скорость составляла около 16,5 узлов (Каторин, 2008; 35), что было вполне достаточно ко времени их создания. Дальность плавания у всей

¹ Дай-Ниппон Тэйкоку Кайгун – «Флот Великой Японской империи»; японский военный флот.

² Различное написание одних и тех же названий судов в разных источниках связаны с особенностями японского произношения.

³ Термин «систершип» (от англ. sister – «сестра», ship – «корабль», т.е. «корабли-сестры», «двойняшки», одинаковые корабли) означает практически полную конструктивную схожесть кораблей, в том числе и их силуэтов и «дизайна», однако «Мацушима» по конструкции значительно отличалась от «отнотипных» «Итцукушимы» и «Хасидатэ». Поэтому применительно к этим кораблям термины «систершип» и «однотипные» нами взяты в кавычки.

троицы была весьма приличной – 6000 миль; очевидно, что японцы руководствовались агрессивными планами и строили «дальнобойные» и высокоавтономные корабли.

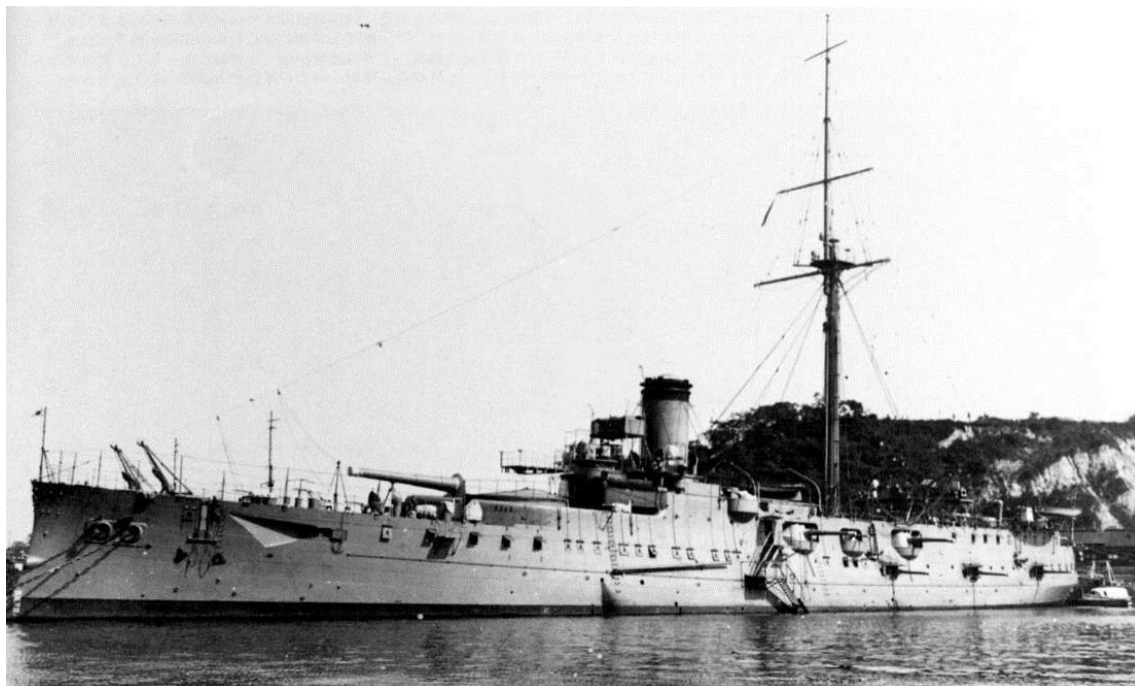


Рис. 2. В отличие от головной «Мацуми» «однотипные» «Итсукушима» (1889) и «Хасидат» (1891) имели носовое расположение орудия главного калибра

Однако перед строительством этих «дешевых монстров» японцы перестраховались и четырьмя годами ранее заказали у англичан (а британская школа кораблестроения была наиболее авторитетной, равно как и ее самый сильный в мире флот; однако англичане денег на флот совершенно не жалели, прекрасно понимая, что он – единственная надежная защита и метрополии, и колоний Великобритании; вскоре этот подход будет перенят и Тейкоку Кайгун) два корабля чуть поменьше и несколько иной «философии», но тоже в рамках «французской школы».

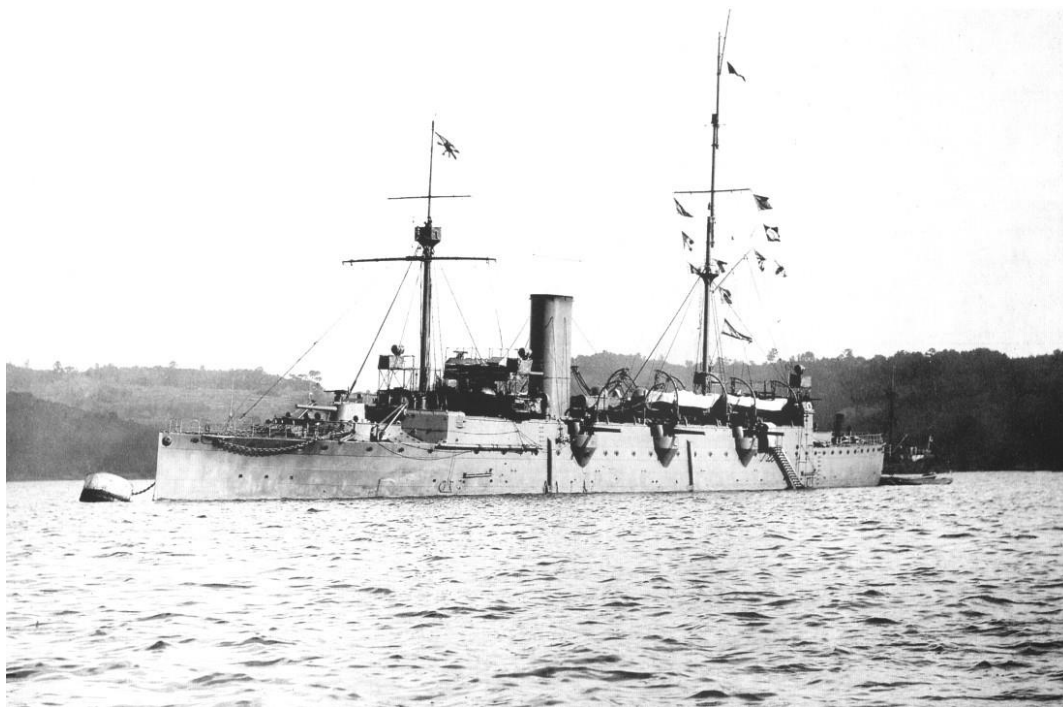


Рис. 3. Крейсера типа «Нанива» (1885), несмотря на то, что строились в Великобритании, стали первым опытом Тейкоку Кайгун «копирования» идеи французской «молодой» школы

Головной «Нанива» (1885) и систершип «Такачихо» имели проектное водоизмещение 3650 тонн, полное – 4150 тонн (Каторин, 2008; 34), однако вооружены были двумя значительно меньшими – 260-мм – одиночными орудиями в носу и корме и не защищенными так же монументально, как на «мацущимах». Скорость была великолепной для середины 80-х годов XIX века – 18,7 узлов (низкобортные броненосцы того времени реально выдавали не более 13 узлов) при проектной мощности трех паровых машин в 7500 л.с.; однако много лучшей была дальность плавания – 10 тысяч миль! Вероятно, японцы их предполагали использовать и в качестве рейдеров, которым была не страшна встреча даже с броненосцами противника. Несмотря на то, что на испытаниях «Нанива» не смогла достичь проектной мощности машин и развила лишь 18,5 узлов (что, по большому счету, не существенно), да и экономичность трехвальной энергетической установки на практике оказалась значительно хуже (как, собственно, и у отечественных броненосцев-крейсеров типа «Пересвет» и крейсеров типа «Диана») – 8 000 у «Нанивы» и 9 000 у «Такачихо» на 10-узловом экономическом ходу, отнюдь не эти причины стали досадным разочарованием японских адмиралов во французской концепции «молодой школы».

Японо-китайская война 1894–1895 годов показала полнейшую несостоятельность «нанив» и «мацущим»: крайне медлительные огромные пушки делали выстрелы очень редко (например, в битве при Ялу «Мацущима» делала в среднем около одного выстрела в час, не добившись сколько-либо серьезного урона неприятелю; зато китайские 12-дюймовые (305-мм) фугасные снаряды, выпущенные из недальнобойных короткоствольных 25-калиберных устаревших орудий броненосца «Женьюань» (1882) (будущий японский трофей, названный идентично по-японски «Чин-иен»), вывели из строя единственное крупное орудие крейсера, треть 120-мм «скорострелок» и едва не привели судно к гибели, вызвав тотальные разрушения небронированных конструкций и погребов орудий вспомогательной артиллерии. Столь же бесполезны оказались и крейсера типа «Нанива». Последняя, в частности (причем под командованием не кого-либо, а будущего триумфатора Русско-японской войны, «азиатского Нельсона», капитана I ранга Хейхатири Того), в битве под Асаном прославилась только тем, что произвела первый выстрел в Японо-китайской войне, а позднее потопила один беззащитный пароход. Вместе с тем тоже «эльсвикский» новейший крейсер II ранга «Йосино» (1892), но совершенно другой «философии», вооруженный только скорострельными 152-мм и 120-мм орудиями, блистал в битве при Ялу, используя отличную скорость и количество выбрасываемого из стволов в минуту металла. Поэтому заказанный 1889 году и спущенный на воду в 1892 году «Акицущима» (водоизмещение 3150 тонн, скорость 19 узлов), первоначально похожий на тип «Мацущима», был перевооружен еще в ходе строительства на четыре 152-мм и шесть 120-мм орудия, однако удачным кораблем от этого совершенно не стал. Он стал первенцем японской кораблестроительной промышленности, будучи собранным в Японии из «британского конструктора».

Можно констатировать, что именно в 1892 году японцы окончательно поняли бесперспективность идей Э. Бергэна и «перебежали» от «французов» к «англичанам». И если дорогие мощные «капитальные» корабли первой линии еще слабая японская экономика строить не позволяла (да и не было четкой «программы» их использования), то легкие второклассные¹ крейсера – вполне.

И Япония приступает к строительству так называемых «эльсвикских» крейсеров. Такое прозвище они получили потому, что стали детищами верфи Армстронга, которая располагалась в городе Эльсвик (Великобритания) и называлась «Elswick Ship Building Yard» («Эльсвикская верфь»). Компания была на подъеме, ибо в ней трудились великолепные специалисты (некоторые из которых, в частности Уильям Уайт и Филипп Уоттс, достигли вершины карьеры для любого корабла в мире, став главными кораблестроителями Королевского флота). Несмотря на то, что верфь создавала еще и превосходные линкоры, с чьей-то «легкой руки» все полсотни бронепалубных и броненосных крейсеров, построенных на экспорт для более чем десятка государств по всему миру, стали называть

¹ Применительно к флоту, термин «класс» в популярной и специализированной литературе общепринято употребляется для обозначения типа корабля, исходя из его назначения и/или особенностей конструкции (например, «класс крейсеров» или «корабль линкор-класса»). Однако в отечественной литературе и историографии термины «класс» и «ранг» порой используются как синонимы, обозначая таким образом рейтинг судна внутри определенного типа. Причем такая особенность присутствует не только в художественной и популярной, но также и в специальной военной и научной литературе. Синонимизация терминов берет свое начало от английского обозначения ранга корабля как «rate»; например, парусный корабль/линкор I ранга по-английски звучал как «first rate ship»; буквально – «перворейтинговый» (т.е. занимающий первое место в классификации) корабль». В английском языке слово «rate» имеет значение «класс» или «ранг», поэтому словосочетание «first rate ship» можно совершенно безошибочно перевести на русский язык как «перворанговый» или «первоклассный» корабль, что, собственно, и делают многие авторы. Поэтому в данной работе термины «ранг» и «класс» будут употребляться нами как синонимы.

«эльсвикскими», первым из которых стала построенная для Чили «Эсмеральда» (1883) – будущий японский «Идзуми».

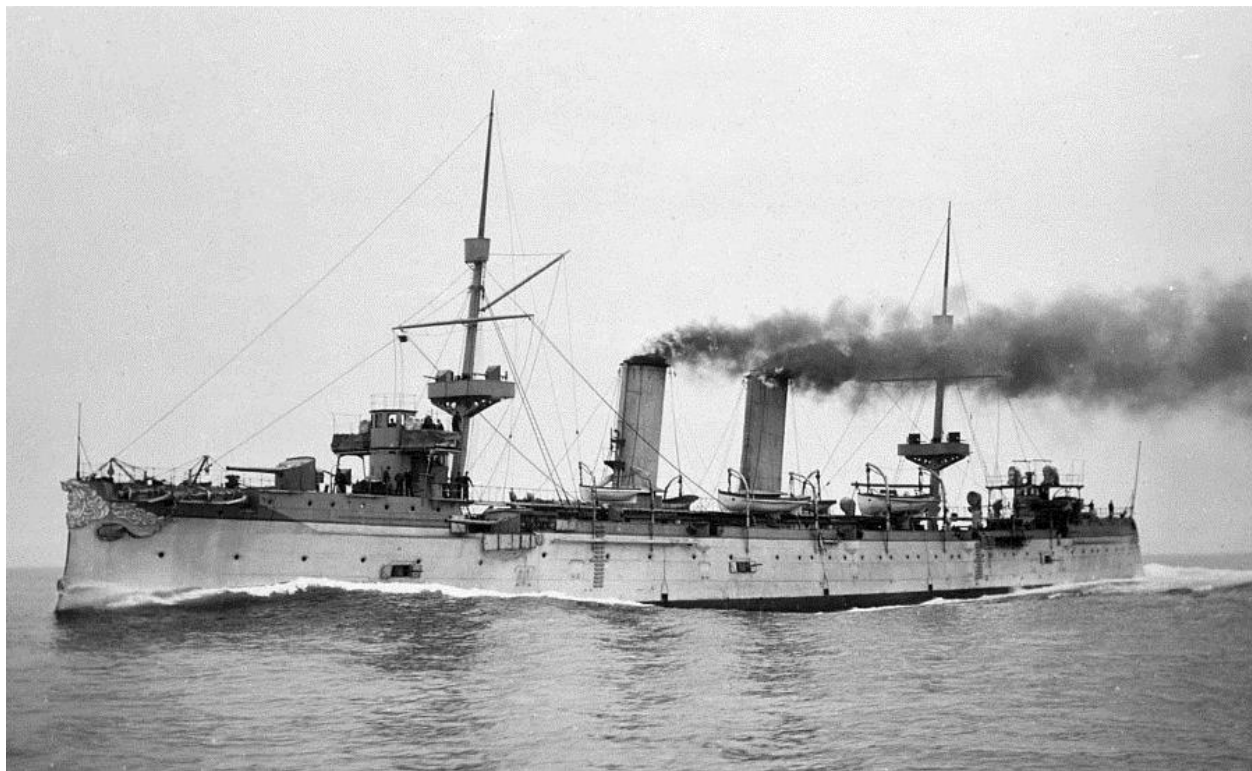


Рис. 4. Построенный в Эльсвике крейсер II ранга «Йосино» (1892) с отличными для своего времени создания и водоизмещения тактико-техническими характеристиками стал прототипом для бронепалубных судов японского производства

Первым «японским» «опытом» стал уже упомянутый «Йосино». Его отличала великолепная скорость хода в 23 узла (это было рекордом для корабля такого водоизмещения (см., в частности, [Каторин, 2008; 35](#)), ставшая позднее стандартом для бронепалубных крейсеров (и значительной части броненосных, в особенности британских), огромный запас угля в 1 000 тонн, который позволял преодолевать 9 000 миль на 10 узлах. При этом корабль имел мощное для своего класса бронирование при относительно небольшом водоизмещении в 4217 тонн (с полным запасом угля – 5150 тонн). Карапасная «черепахоподобная» броневая палуба «накрывала» котельные и машинные отделения, причем ее толщина на скосах в центре была очень внушительной для легкого крейсера – 115 мм (для сравнения: на русских первоклассных «шеститысячниках» «стандартом» считались 76 мм, а «дианы» и вовсе имели 63 мм), утончаясь к носу и корме, а также в горизонтальной части до 45 мм. Качественно были защищены и орудия – толщина брони щитов составляла 115 мм и гарантировала защиту от русских «противоминных» 3-дюймовых орудий, не имевших фугасных боеприпасов; надежную защиту эти щиты давали и от среднекалиберной артиллерии на средней и дальней дистанциях. Вооружение было достаточно противоречивым: четыре 40-калиберных 152-мм (6-дюймовых) орудия при восьми аналогичной длины 120-мм пушках. Имея разную дальность и особенности прицеливания, вести залповый огонь на дальние дистанции было проблематично; также это нивелировало скорострельность «стодвадцаток», которые были быстрее «шестидюймовок». На близких дистанциях при ведении «беглого» огня разница не была особенно ощутимой, однако, как показала практика Японо-китайской 1894–1895 гг. и Испано-американской войн 1898 г. (и в полной мере – будущая Русско-японская война), было значительно выгоднее иметь единообразный калибр: как главной и средней, так и противоминной артиллерии. Поэтому разнокалиберность «Йосино» была, скорее, его недостатком. Интересным представляется «погонное» расположение 6-дм орудий по модной в те годы «ромбической» схеме: три из четырех орудия могли стрелять как на борт, так и по носу. «Противоминную» артиллерию составляли 22 мелких 47-мм пушки – эффективные против 40–60-тонных миноносцев начала 90-х годов XIX века, но бесполезные против 400-тонных русских эсминцев типов «Кит» или «Буйный». Предусматривалось и расположение пяти 356-мм (14-дм) торпедных аппаратов. Мощность двух машин тройного расширения при 12-ти огнетрубных котлах составляла 15 000 л.с. Экипаж включал 26 офицеров и 359 нижних чинов.

Получив «прототип», японские верфи попытались скопировать его, в результате чего на свет появились уже «настоящие первенцы» японского военного кораблестроения, спроектированные и построенные полностью в Японии и из местного сырья (за исключением экспортируемых пушек Армстронга), – два крейсера II ранга типа «Сума» (1895). Вместе с тем их параметры не были абсолютно идентичными, хотя их и принято считать «настоящими» систершипами.

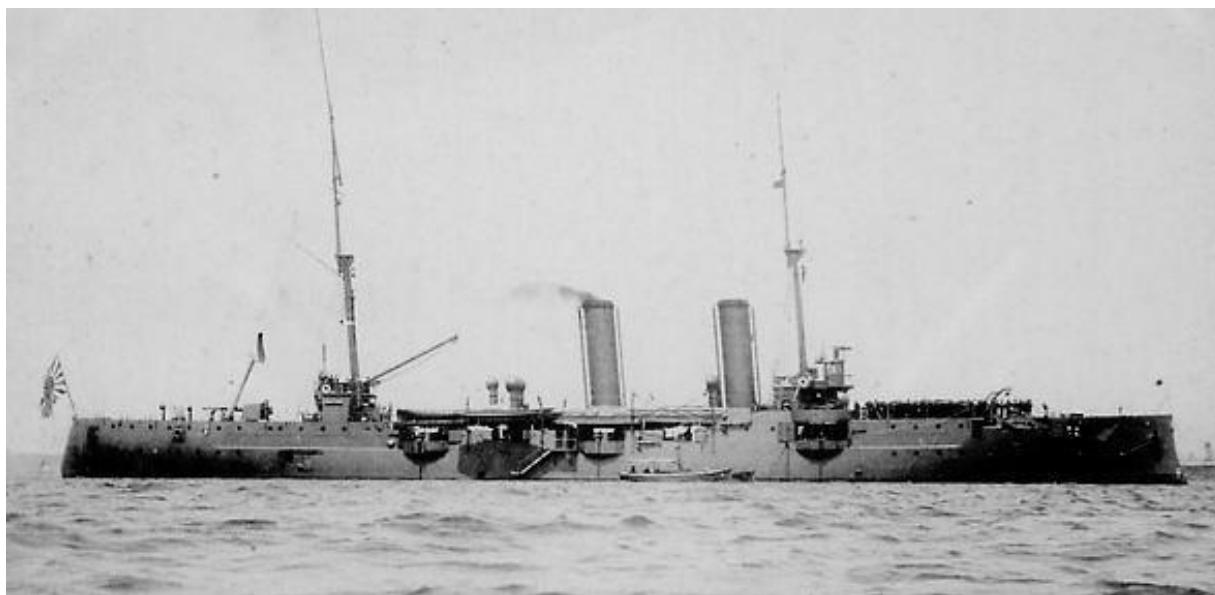


Рис. 4. Крейсера II ранга типа «Сума» (1895) стали полностью японским продуктом, выполненным «по образу и подобию» бронепалубных «эльсвикских» крейсеров, однако «местное» воплощение британской идеи стало далеко не лучшим

Корабли были построены Морским арсеналом в г. Йокосука в течение четырех («Сума») и пяти («Акаси») лет соответственно, что в те времена считалось весьма посредственным показателем скорости строительства военного судна водоизмещением до трех тысяч тонн. Неумное стремление конструкторов совместить максимум возможностей при минимуме затрат (а именно – минимально возможном водоизмещении) привело к отнюдь не желательным последствиям. Желание использовать корабли столь малого водоизмещения (2657 «длинных» английских тонн, 2700 обычных) в качестве рейдеров, выдвинули требования к хорошей мореходности и дальности плавания. В итоге достаточно высокий полубак и полуют, на которые «взгромоздились» 152-мм орудия главного калибра с мощными и тяжелыми 115-миллиметровыми бронешитами, значительно снизили метацентрическую высоту и, соответственно, остойчивость кораблей. Несмотря на высокий борт в конечностях, моряки «сум» негативно отзывались об их мореходности: корабли зарывались носом в воду, плохо восходили на волну и слушались руля, чрезмерной была бортовая качка. Дальность плавания без преувеличения можно назвать выдающейся (по проекту – 10 000 миль), причем при относительно небольшом запасе угля (нормального в 200 тонн хватало на 4 000 миль, максимального в 600 тонн – на 11 000 миль в реальной эксплуатации). Однако феноменальная автономность достигалась не только экономичностью двух паровых машин тройного расширения, питавшихся от восьми цилиндрических котлов, но и прежде всего их маломощностью (8 384 л.с., проектная 8 500 л.с.). Результатом стала весьма низкая для крейсера максимальная скорость в 20 узлов, которой было явно недостаточно для того, чтобы «убежать» от русских рейдеров-«шеститысячников» (за исключением «диан»); справедливости ради надо отметить, что создавались корабли типа «Сума» значительно раньше русских «первоклассников» (которые, в свою очередь, создавались как раз против японских «второклассников») и для своего времени их ход был в целом приемлемым. Разумеется, не только скорость, но и вооружение не позволяли этим судам конкурировать с рейдерами российского флота: двух 152-мм и шести 120-мм орудий было явно недостаточно. Однако против второранговых русских крейсеров, вооруженных шестью-восемью 120-мм орудиями, артиллерия «японцев» была более чем конкурентоспособна; другое дело, что ход отечественных «второклассников» (за исключением «Боярина») был значительно выше и уйти от «сум» (или выбирать комфортную позицию, например, с наветренной стороны или имея солнце «за спиной») им не представлялось какого-либо труда.

За исключением щитов 6-дюймовых орудий, бронирование было весьма посредственным, что и не удивительно с учетом малого водоизмещения крейсеров типа «Сума»: карапасная броневая палуба имела толщину в 50 мм на бортовых скосах и 25 мм в оконечностях, а также в горизонтальной части;

от 152-мм бронебойных русских боеприпасов на дистанциях ближе 25 кабельтовых она уже не защищала, даже несмотря на невыгодный для снаряда угол встречи.

В довершении всего машинная установка крейсеров этого типа оказалась весьма ненадежной: в частности, во время боя в Желтом море 28 июля 1904 года¹ из-за поломки машин головной «Сума» не мог развивать полного хода и вынужден был действовать вместе с устаревшими тихоходами 5-го отряда (в который как раз входили вышеупомянутые «Хасидатэ», «Мацушима» и «Чин-Иен»), отстав в конце боя даже от них и лишь по счастливой случайности едва не попав «под раздачу» прорывавшихся «Аскольда» и «Новика». Вместе с тем крейсера типа «Сума» стали прекрасной «рабочей лошадкой» Тейкоку Кайгун, а «разносторонние способности» позволяли им и конвоировать транспорты, и заниматься разведкой, и добывать поврежденные русские корабли, и осуществлять поддержку собственной пехоты. И в отличие от российских «диан», неудачные «со стапеля» «сумы» в боевых условиях оказались очень полезны (критерий «эффективны», пожалуй, вряд ли подойдет) и, на наш взгляд, свою стоимость всецело оправдали. Сам факт того, что корабли этого типа активно использовались также в Первую мировую войну и были исключены из списков флота лишь в 1928 году, говорит о том, что флоту они оказались нужны.

В 1896 году по результатам (и денежным вливаниям с репараций и кредитов!) Японо-китайской войны руководство Тейкоку Кайгун приняло программу модернизации флота, заказав «капитальные» корабли максимального водоизмещения и сделав ставку на приоритет ударных боевых качеств: бронирование – огневая мощь – скорость (подробнее об этом, см., в частности, Mamadaliev et al., 2018; Mamadaliev et al., 2019a; Mamadaliev et al., 2019b). Понимая, впрочем, что в противостоянии с Россией, помимо «тяжелых» судов, нужны будут и «собачки» (так называли русские моряки «рабочие лошадки» японского флота), по «Второй чрезвычайной программе пополнения флота» 1896 года были заказаны и легкие крейсера, первым из которых стал «эльсвикский» «Такасаго» (1897), а также заказанные в США его «клоны» типа «Касаги» (1898) – головной корабль и систершип «Читосэ».

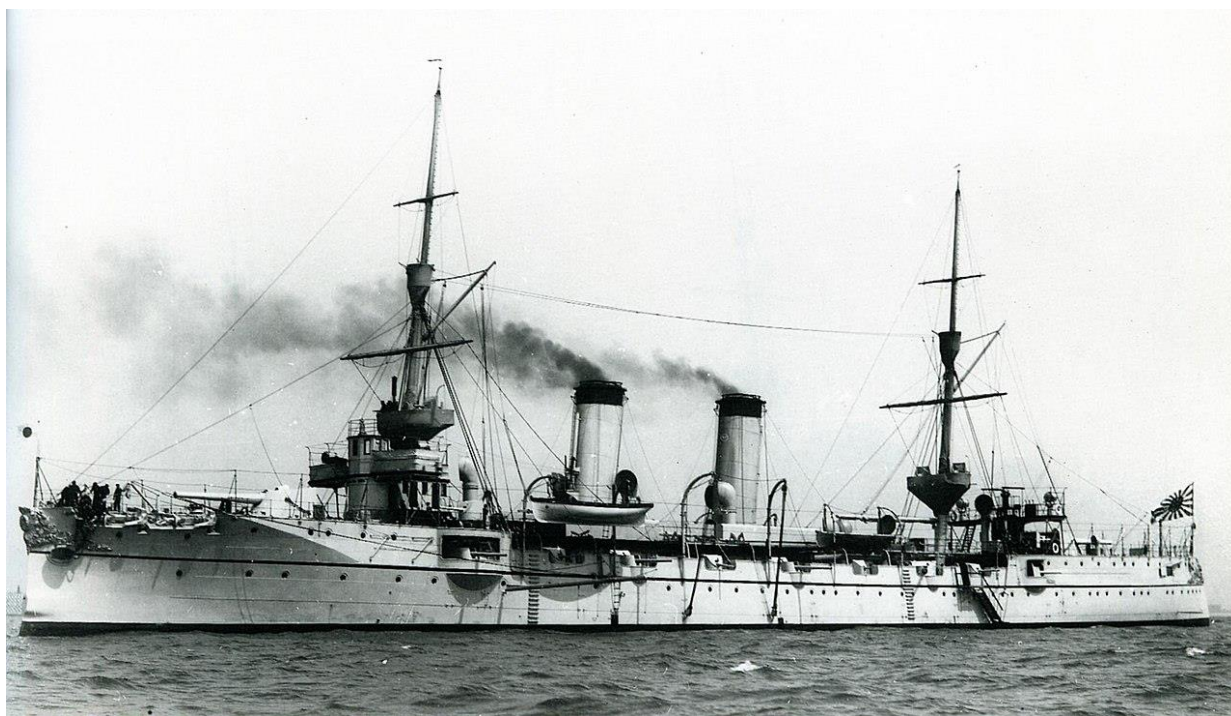


Рис. 5. Крейсер II ранга «Такасаго» (1897) всецело подтвердил непревзойденный в конце XIX века уровень британского кораблестроения, а его мощь «заставляет» историков «на равных» сравнивать его с бронепалубными отечественными крейсерами I ранга

В отличие от «Йосино», японские адмиралы решили увеличить водоизмещение, «утяжелить» артиллерию главного калибра до 203-мм и усилить броню для противодействия снарядам аналогичного калибра.

«Такасаго» в очередной раз доказал полнейшее превосходство британского кораблестроения конца XIX века над американским (как, впрочем, и всех остальных «кораблестроительных» держав): не удивительно, что и это судно, и революционный «Дредноут» (1906) проектировал один и тот же

¹ Здесь и далее все даты – по старому стилю.

человек – гениальный английский корабель Филипп Уоттс. При водоизмещении в 4 227 тонн, длине 118,2 м, ширине почти 14,78 м и осадке 5,18 м корабль был вооружен исключительно мощно. Два 203-мм (8-дм) 45-калиберных¹ орудия имели угол подъема в 24 градуса и могли посылать снаряд массой 113,4 кг на расстояние в 18 км с начальной скоростью 760 м/с. Главный калибр дополняли десять скорострельных 120-мм орудий «основного» калибра. Однако, в отличие от предыдущих крейсеров, предусматривались также и двенадцать «трехдюймовок» (76-мм) «противоминного» калибра. Шесть 47-миллиметровок после вышеперечисленного уже попросту не идут в счет. Нашлось место и для пяти 457-мм торпедных аппарата – для быстроходного легкого крейсера (в отличие, к примеру, от линкоров) совсем не лишнее оружие.

Еще более внушительным было бронирование, которому по проекту предполагалось противостоять 203-мм русским боеприпасам броненосных крейсеров.

Скосы карапасной броневой палубы имели толщину 114 мм (против 63–76 мм на русских бронепалубных крейсерах I ранга), что с учетом углов наклона делало их неуязвимыми для 8-дюймовых снарядов. В горизонтальной части толщина ее также была весьма приличной – 63 мм. Щиты орудий были бронированы также очень надежно: в лобовой части толщина листа стальной гарвеевской брони была 114 мм, боковых «стенок» – 63 мм. Конечно, они не защищали от близкого разрыва фугасного боеприпаса так же, как башенные установки с круговым бронированием (по примеру «Богатыря»), однако это было намного лучше, чем 25-миллиметровые щиты на «Аскольде» или же вовсе их полное отсутствие, как на «Варяге» и «Дианах».

При великолепном вооружении и бронировании «Такасаго» имел и вполне достойную проектную максимальную скорость в 22,5 узла (а в реальной эксплуатации даже на узел больше!), которую обеспечивали две паровые машины тройного расширения мощностью в 15 500 л.с. Пар давали 12 котлов, четыре из которых были двойными. Однако дальность плавания была достаточно скромной в сравнении с вышеописанными судами (впрочем, она, в целом, вполне соответствовала русским бронепалубным рейдерам) и составляла 5 000 миль экономическим 10-узловым ходом. С учетом того, что проектная дальность составляла 16 000 миль (Каторин, 2008; 36) и корабль изначально был явно с рейдерскими «корнями», подобная экономичность энергетической установки стала полнейшим разочарованием для японских моряков и британских судостроителей. Котлы, действительно, оказались «пожирателями угля» – полный запас топлива составлял 1 000 тонн (нормальный – 350 тонн). Экипаж включал в себя 425 человек, из которых 24 офицера и 401 нижний чин.

Недостатками корабля, как и в случае с японскими броненосными «эльсвикскими» крейсерами, стали продолжения его достоинств. Достаточно низкий борт делал корабль посредственным «ходоком»; развитый полубак и полуют несколько исправляли ситуацию (мореходность, в частности, была лучше второрангового русского «Новика» германской постройки без соответствующих особенностей конструкции), но до первоклассных отечественных рейдеров было весьма далеко. Низкой оказалась и остойчивость, даже несмотря на максимально заниженные «боевые» марсы. И, конечно же, всемерная экономия на весе и прочности корпуса, что в итоге и скажется на судьбе корабля, о чем будет сказано ниже.

Впрочем, рейдерские операции (из-за недостаточной дальности плавания) среди задач крейсера отошли на последний план; в итоге судно предназначалось для борьбы с второранговыми (которых в полном смысле этого слова еще даже не было!) и устаревшими кораблями русского флота (а, как видим, могли не без шанса на успех бороться даже с русскими легкими крейсерами I ранга), с эсминцами противника и прежде всего ближней разведкой при эскадре и около вражеских баз. «Такасаго» постоянно маячил на горизонте Порт-Артура, вынуждая выходить в море «Аскольд» или «Баян» и прятаться «Новику»; корректировал действия миноносцев и брандеров под Артуром, а также перекидной огонь по гавани и городу. Наиболее ретивая «собачка» Тейкоку Кайгун постоянно вела наблюдение за кораблями 1-й Тихоокеанской эскадры (в том числе и при интернировании в Циндао после боя в Желтом море), активно «огрызаясь» при преследовании. Заложенные в корабле великолепные характеристики сделали «Такасаго» одним из самых эффективных кораблей Русско-японской войны.

¹ Данные о 45 калибрах длины указывает Дж. Кемпбелл (Campbell, 1978; 128); отечественные источники, опубликованные ранее и опирающиеся на российские дореволюционные архивные материалы, указывают длину в 40 калибров (Семенов, 1906, 109; Костенко, 1955, 70 и др.). Более достоверными представляются данные Кемпбелла, основанные на японских и британских источниках, в которых эти орудия фирмы Армстронга фигурируют как «8"/45 (20.3 cm) EOC Patterns S» (ставшее «типом 41» в японском флоте), где первая цифра (8 дм / 20,3 см) показывает калибр снаряда, вторая (45) – длину ствола; аналогичные пушки у Тейкоку Кайгун в период Русско-японской войны были установлены на легких «Касаги», а также на броненосных крейсерах (за исключением «Чиоды»). С.И. Титушкин «ставит» 40-калиберные восьмидюймовки на броненосные крейсера типа «Асама», а 45-калиберные – на тип «Касуга» и бронепалубные крейсера (Титушкин, 1994; 31).

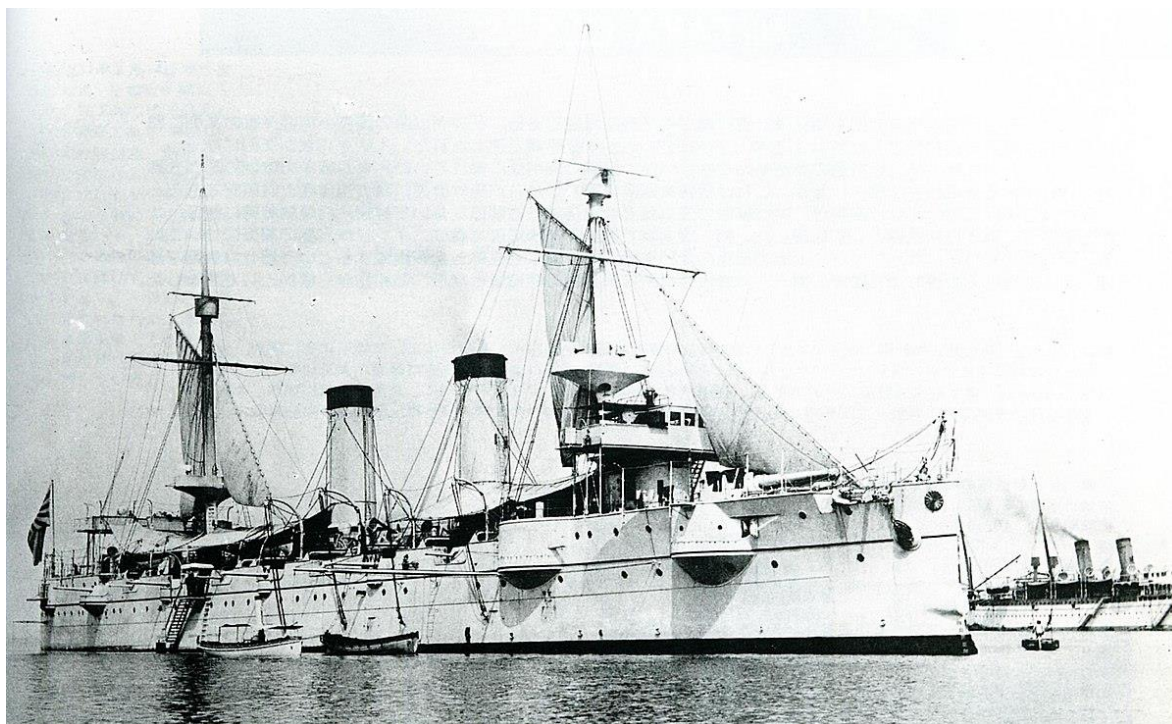


Рис. 6. Крейсера II ранга типа «Касаги» (1898) стали «проверкой качества» американского военного судостроения, по результатам которой строить «капитальные» (линейные) корабли в США японцы не стали

«Ухватившись» за «философию» бронепалубного крейсера Ф. Уотса, с одной стороны, и пытаясь проверить качество американского военного судостроения на легком, а не «капитальном» корабле, с другой стороны, японское адмиралтейство заказало два корабля на эскизных чертежах на верфи Чарльза Крампа, который чуть позже «уговорит» русское военное руководство строить «Варяг» и «Ретвизан» для русского флота. Так появились два корабля типа «Касаги» (1898). Авторитетный историк флота Р.М. Мельников указывал, что Крамп предлагал его в качестве прототипа для «Варяга» (Мельников, 1983; 21); русское военное руководство, к сожалению, отказалось...

При сравнении данного типа с их прототипом – «британским» «Такасаго» – сразу бросается в глаза заметно увеличившееся водоизмещение при сохранении «первичных» боевых характеристик (а в реальной эксплуатации даже ухудшении некоторых, например, скорости). При слегка увеличившемся соотношении ширины к длине (14,9 к 114,1 м соответственно; «Читосэ» был на метр длиннее) и увеличившейся до 5,41 м осадке корабли весили порядка 4900 тонн, что было приблизительно на 200 тонн больше проектного («Касаги» был на 100 тонн тяжелее: 4949 против 4836 тонн). Некоторые авторы указывают полное водоизмещение и вовсе в 6066 тонн для «Касаги» и 5998 для «Читосэ» (см, напр., Каторин, 2008; 36). «Лишний» вес в основном пошел на укрепление корпуса и повышение непотопляемости судна. Однако сильно нагруженные суда плохо всходили на волну, низкий метацентрический уровень даже без «боевых» марсов (в отличие от прототипа) повлек за собой сильную бортовую качку (хотя и меньше, чем у прототипа), а уменьшение соотношения длины к ширине стало причиной недобора даже проектной скорости: на «мерной миле» крейсера типа «Касаги» едва выдали 22 узла (см., напр., Mamadaliev et al., 2019b; 851), очень сильно уступая британскому «родственнику» (данные опять-таки разнятся: в частности, авторитетный исследователь флота Ю.Ф. Каторин указывает скорость на мерной миле в 22,75 уз.; см., напр., Каторин, 2008; 36). По причине изменившегося соотношения значительно уменьшилась и дальность плавания – до 4 000 миль 10-узловым ходом при полном запасе угля. К чести японцев они смогли настоять на том, чтобы оснастить корабли пусть устаревшими, но надежными и неприхотливыми цилиндрическими котлами вместо новомодных, но весьма капризных котлов системы Никлосса, с которыми намучились русские моряки «американских» «Варяга» и «Ретвизана»: выбор оказался верным, ибо данных о серьезных поломках котельной установки нет.

Что касается вооружения и бронирования, они были практически идентичны прототипу «Такасаго» (за исключением чуть меньшего калибра торпедных аппаратов, что несколько не снижало боевые качества крейсеров типа «Касаги»).

Оценивая «американский» вариант в целом, можно сказать следующее: он практически во всем (кроме «качества» набора судна) проигрывал «британскому» «брату». Японское военное руководство

на примере «Касаги» сделало весьма недвусмысленный вывод: строить корабли в США нецелесообразно, так как соотношение «цена/качество» были явно на стороне английского судостроения. В итоге все линейные корабли Тейкоку Кайгун стали строить в Великобритании. То же самое касалось и «капитальных» кораблей японского флота другого типа: большую часть броненосных крейсеров – четыре из шести – также строили в Англии, один «на пробу» заказали во Франции, еще один – в Германии (два итальянских «аргентинца» «гарибальди», купленных «готовыми», разумеется, не в счет). Вместе с тем оба корабля типа «Касаги» оказались исключительно полезны в Русско-японской войне, выполняя массу разнообразной работы – от ближней и дальней разведки до конвоирования и преследования. При известных недочетах исполнения проекта сама идея «мускулистого недорогого легкого крейсера» Ф. Уоттса оказалась исключительно удачной. Учитывая силу кораблей данного типа, в литературе их часто относят к крейсерам I ранга, что несколько неверно (даже несмотря на 8-дм орудия главного калибра), так как их полное водоизмещение не превышало 5 000 тонн, что было далеко до «границы» водоизмещения «британского стандарта» перворанговых крейсеров в 7 000 тонн. Но справедливости ради отметим, что сравнивают данный тип исключительно с «первоклассными» русскими крейсерами.

Итак, при сравнении типа «Такасаго–Касаги–Читосэ» с отечественными бронепалубными крейсерами I ранга можно констатировать, что вооружение было сильнее русских перворанговых «диан» и практически не уступало лучшим российским образцам зарубежной постройки («Варяг», «Аскольд», «Богатырь»). Более того, 76-миллиметровые бронепалубы русских кораблей были уязвимы для японских «восьмидюймовок» с близких дистанций, в то время как 114-мм палуба японских крейсеров была неуязвима для русских бронебойных 6-дм снарядов на аналогичной дистанции. Более тяжелый снаряд русских 152-мм орудий отчасти компенсировался скорострельностью японских «стодвадцаток», а против небронированной цели таковая является исключительно важным показателем эффективности. Количество «трехдюймовок» было одинаковым; за исключением «диан», которые двукратно выигрывали в числе 75-мм пушек, но «вчистую» проигрывали как по мощи орудий главного калибра, так и по скорости и бронированию, при том, что были тяжелее на две с половиной тысячи тонн (т.е. практически на 1/3) и, соответственно, дороже.

Не в пример лучше русских крейсеров была бронирована артиллерия (за исключением «Богатыря»): лобовая 114-мм броня щитов 203-мм и 120-мм пушек была неуязвима для отечественных «шестидюймовок» на дистанциях выше средней (в отличие от скосов бронепалубы, у щитов был менее выгодным угол встречи со снарядом).

Скорость и мореходность были лучше у отечественных «первоклассников» (и снова за исключением трех «богинь»); рейдерская сущность смогла взять свое. Вместе с тем с учетом разницы в водоизмещении и бронировании «эффективность расходования» казенных денег, безусловно, на стороне японских крейсеров.

Так или иначе «Такасаго» стал очередным великолепным примером качества британского кораблестроения, боевой эффективности и удачного вложения средств (а также построенный по его «образцу и подобию» в США тип «Касаги»). Однако гибель крейсера в ночь с 12 на 13 декабря 1904 года стала самым красноречивым подтверждением того, что «бесплатного сыра» не бывает. Всецело «сэкономив» водоизмещение на прочности корпуса и качестве его разделения на водонепроницаемые отсеки (несмотря на наличие 109 штук таковых), британцы не обеспечили сколь-либо достойный уровень непотопляемости: героические усилия экипажа не смогли спасти подорвавшийся на единственной мине корабль (правда, в условиях сильного ветра и весьма приличного волнения моря); слабая остойчивость и «валкость» (высокий уровень амплитуды и продолжительность периода бортовой качки) судна, разумеется, тоже сыграли свою не последнюю роль. И в этой связи нельзя не отметить того факта, что даже «не в меру экономный» Ч. Крамп не стал «жадничать» на непотопляемости и количество водонепроницаемых отсеков на «своих» кораблях довел до 142 на «Касаги» и 130 на «Читосэ»; последний хоть и строился другой компанией – верфью «Union Iron Works» (Калифорния), но «не без помощи» «крамповской» «William Stamp & Sons» (Филадельфия).

Следующей (и последней до Русско-японской войны) серией бронепалубных крейсеров стала пара кораблей типа «Нийтака» (1902). Нельзя не сказать о том, что изначально «пара» (головной корабль и его сестершип «Цусима»; так как последний был заложен тремя месяцами раньше, Ю.Ю. Ненахов его название ставит в обозначение типа данного судна (Ненахов, 2006, 275) была «тройкой», однако из-за бюджетных ограничений и необходимости устранения недостатков третье судно в серии – крейсер «Отова» (1903) – был построен по значительно переработанному проекту. Отметим также, что ряд дореволюционных (см, напр., Истина о Русско-японской морской войне, 1907; т. 1, 5) и современных (см., напр., Ненахов, 2006, 275; Каторин, 2008; 47) исследований относит корабли «Нийтака» / «Цусима» / «Отова» к крейсерам III ранга.

Разумеется, при водоизмещении в 3420 тонн корабль, в отличие от предыдущей серии, совершенно не претендовал на звание «первоклассного». Также, будучи построен по Второй чрезвычайной программе пополнения флота 1896 года за счет контрибуции с Китая, он стал второй после крейсеров типа «Сума» попыткой японского судостроения построить всецело собственными

силами крупный военный корабль. При проектировании были учтены ошибки предыдущего проекта, прежде всего посредственная мореходность и остойчивость. Однако удачным корабль от этого все же не стал, хотя справедливости ради отметим, что его боевые и ходовые качества в сравнении с «сумами» были не в пример лучше. Наиболее ярким внешним отличием стал трехтрубный силуэт с массой вентиляционных дефлекторов вместо двухтрубного.

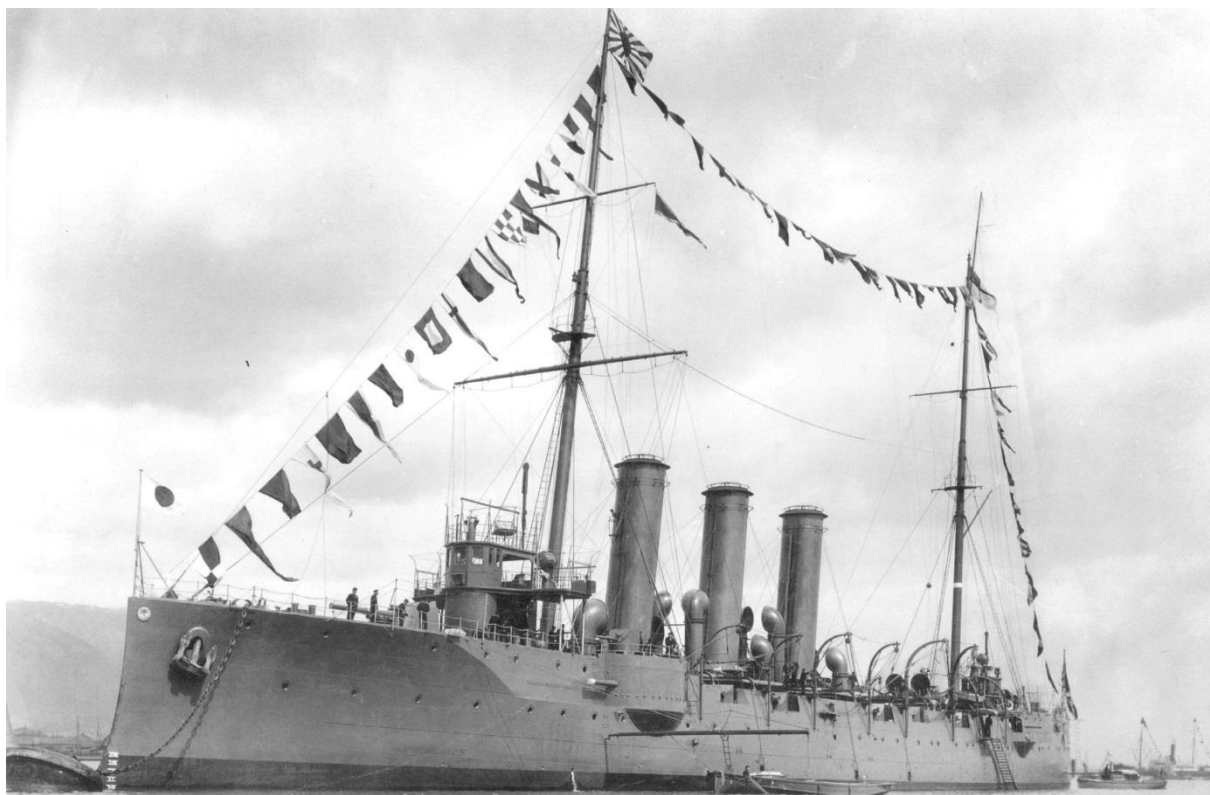


Рис. 7. Крейсера II ранга типа «Нийтака» (1902) стали следующей после судов типа «Сума» попыткой построить собственными силами крупный военный корабль, однако «работу над ошибками», по нашему мнению, вряд ли можно назвать удачной

Вкратце приведем его тактико-технические характеристики: водоизмещение 3 420 т, длина 104,1 м, ширина 13,44 м, осадка 4,92 м; бронирование: палуба 37-63 мм, боевая рубка 102 мм; двигатели – 2 вертикальные паровые машины тройного расширения, 16 котлов Никлосса, мощность 9 500 л.с., движитель – 2 винта, максимальная скорость хода 20 узлов, дальность плавания 4000 миль 10-узловым экономическим ходом, полный запас угля – 600 тонн; вооружение: шесть 152-мм, десять 76-мм и четыре 47-м орудия. Экипаж 287–320 человек (Ненахов, 2006; 274).

Прежде всего улучшение касалось мореходных качеств. Борт был значительно выше, как и метацентрическая высота, следовательно, и остойчивость была намного лучше. Однако в своем стремлении повысить метацентр корабля спонсоны бортовых «шестидюймовок» проектировщики расположили довольно низко к воде, в результате чего орудия заливались в свежую погоду, что сильно затрудняло ведение огня (Ненахов, 2006; 275).

Несколько усилено было вооружение, однако это усиление носило, скорее, символический характер. Вместо двух 152-мм и шести 120-мм орудий перешли к единообразному калибру из шести 152-мм пушек: выигрывая в весе (и, соответственно, бронепробиваемости и разрушительной силе) снаряда, «нийтаки» проигрывали «сумам» в скорострельности и, соответственно, в количестве выстреливаемых в минуту снарядов, что было критически важно при «работе» по небронированным целям – миноносцам, эсминцам и легким крейсерам русского флота. Место двенадцати бесполезных 47-мм пушек Гочкиса заняли десять вполне эффективных против эсминцев «трехдюймовок», окончательно склоняя «артиллерийский баланс» в пользу типа «Нийтака», хотя четыре «47-миллиметровки» на всякий случай все же оставили.

Можно констатировать, что вооружение для «второклассного» корабля водоизмещением чуть более 3 тыс. тонн было великолепным. Похожий по «весу» и аналогичный по ранговой классификации русский «Новик» (1900) германской постройки был значительно быстрее, но и значительно слабее: в дуэльном бою шансов против «нийтак» у него не было (разумеется, 70-минутный бой «раненого» «Новика» с неповрежденной «Цусимой» у Корсаковского поста 7 августа 1904 года, закончившийся потоплением русского крейсера, нельзя считать подтверждением

сказанного, так как корабли находились в неравных условиях). То же самое касается и отечественных «второранговых» крейсеров типа «Жемчуг» (1903): даже несмотря на увеличение «стодвадцаток» с шести до восьми, дополнительные десять «трехдюймовок» японского корабля теоретически вынудили бы «жемчуги» спасаться бегством. Сравнение же с «Боярином» (1901) будет и вовсе не в пользу русского корабля датской постройки.

Говоря о вооружении, нельзя не отметить и необычное решение избавить корабль от торпедного оружия, которое было принято явно под влиянием Испано-американской войны 1898 года (в ходе которой в битве при Сантьяго-де-Куба 3 июля 1898 года испанские броненосные крейсера типа «Инфанта Мария Тереза» (1890) получили попадания в заряженные торпедные аппараты, что стало причиной обильных пожаров и в итоге гибели всей троицы). Однако решение это выглядит весьма сомнительным, ибо для легкого крейсера торпедные аппараты представляются куда более востребованным видом оружия, чем для «артиллерийских» броненосцев и броненосных крейсеров, так как возможностей для их применения в бою несоизмеримо больше, чем у «капитальных» кораблей.

Бронирование было вполне адекватно водоизмещению: бронепалуба имела толщину 63 мм на скосах и 37 мм в горизонтальной части и оконечностях; рубка была защищена 102-мм листами.

Наиболее слабым местом судов данного типа стала энергетическая установка. Ее маломощность (9 500 л.с.) при приличной «прожорливости» (600 тонн угля хватало лишь на 4 000 миль, что ставило крест на использовании типа «Нийтака» в качестве рейдеров) стала причиной крайне низкой для новейшего легкого крейсера максимальной скорости – всего 20 узлов. Неплохая мореходность отчасти компенсировала этот недостаток, однако спастись бегством от русских перворанговых крейсеров зарубежной постройки «нийтаки» никак не могли. Не случайно Х. Того в апреле 1904 года отправил «Нийтаку» и его сестершипа «Цусиму» в Японское море действовать против русских владивостокских рейдеров, которые не могли бы их догнать (за исключением «Богатыря», который в мае 1904 года, к счастью для японцев, сел на мель и встал на ремонт, в результате чего до конца войны выбыл из строя и, таким образом, гипотетически «обезопасил» «нийтак»). Действовали они в основном как ближние разведчики, имея задачу наводить на «владивостокский отряд» броненосные крейсера Х. Камимурэ, а открытое море давало шанс реализовать хорошие ходовые качества и в случае опасности «спрятаться» за своих бронированных «коллег». Под Артуром же в условиях ограниченного оперативного пространства, в отличие от быстроходных «дворянжек» «Йосино», «Такасаго» и «касаг», «нийтаки» запросто могли попасть «под раздачу» «Баяна» или «Аскольда».

И, наконец, самым слабым местом типа «Нийтака» стали котлы уже упомянутой нами французской системы братьев Никлосс (Каторин, 2008; 47), более подробный анализ которых нами был сделан в предыдущих работах (см., напр., Mamadaliev et al., 2019b; Mamadaliev et al., 2019). Здесь скажем только, что за красивой идеей и «бумажной» экономичностью, «приемистостью» (коническая конструкция трубок уменьшала перегрузки при изменении интенсивности нагрева во время резких изменений скорости корабля), неприхотливостью (более высокое давление пара препятствовало образованию накипи, которую «выносило» с рабочей поверхности) и ремонтпригодностью, особенно в боевых условиях (при форсированном дутье на максимальном ходу паровые трубки лопались весьма часто; резьбовые соединения котлов Никлосса позволяли не выключать и не лазить матросам в раскаленный котел при замене трубок), скрывались невероятная капризность, аварийность и трудоемкость ремонта. Резьбовые соединения, «облегчавшие» ремонтпригодность «на бумаге», в реальной эксплуатации ржавели и намертво «закисали», доставляя машинной команде огромные хлопоты и заставляя крейсер простаивать в ремонте. В русском флоте, причем еще раньше японцев, с аналогичными трудностями столкнулись экипажи «Варяга» и «Ретвизана».

Сложно сказать, что именно подтолкнуло японских корабелов на это решение: либо экономичность, либо более высокие параметры пара, либо ремонтпригодность; возможно, прочие теоретические выгоды. Однако на практике котлы Никлосса (несмотря на агрессивную рекламу братьев и вполне приемлемую службу в других флотах) не дали крейсерам типа «Нийтака» ни первого, ни второго, ни третьего. Поэтому проект третьего корабля серии – «Отова» – было решено переработать и в первую очередь отказаться от неудачных котлов в пользу отечественных системы «Кампон».

Таким образом и с учетом вышесказанного, тезис ряда авторитетных исследователей (в частности, Ю.Ф. Каторина, Ю.Ю. Ненахова и др.) об «относительной удачности проекта», которая «обеспечила более чем двадцатилетнее нахождение кораблей в строю» (см., напр., Ненахов, 2006; 275) мы всецело разделить не можем. Безусловно, отлично вооруженный для «второклассника» тип «Нийтака» был значительным шагом вперед в сравнении с типом «Сума», но эффективность использования водоизмещения все же была на стороне многоопытных британских, итальянских и французских кораблестроителей. Хваленная остойчивость также вызывает вопросы: в этой связи нельзя не вспомнить и уже упомянутый бой у Корсакова с «прямым» конкурентом «нийтак» – крейсером II ранга «Новик», который до этого был поврежден во время прорыва 28 июля 1904 года в Желтом море и не мог развивать полного хода. Лишь одного попадания 120-мм снаряда ниже ватерлинии оказалось достаточно для возникновения у «Цусимы» сильного крена, спешного

ретирования с поля боя и вызова помощи в виде находящегося поблизости «Читосэ», даже несмотря на то, что тонущий «Новик» по факту уже был небоеспособен.

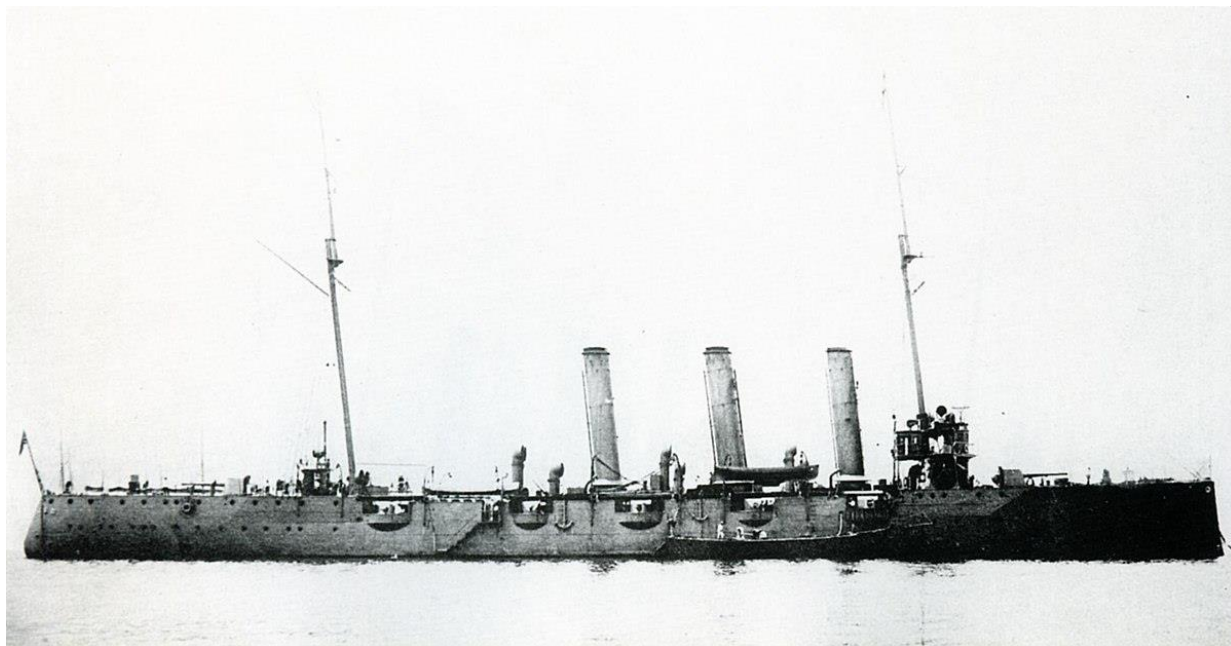


Рис. 8. Крейсер II ранга «Отова» (1903) изначально принадлежал к типу «Нийтака», однако проект серьезно переработали и часть недостатков была устранена

Не только конструктивные недостатки привели к кардинальной переработке проекта, но еще и бюджетные ограничения. В качестве главных требований было уменьшение водоизмещения на 10 %, технологичность при изготовлении и умеренное облегчение вооружения при сохранении мореходности, достойной остойчивости. И надо сказать, что все указанные требования были выполнены: «Отова» стал почти на 400 тонн легче и был построен в рекордный для японского судостроения срок – 20 месяцев с момента закладки.

Основные размеры корабля быликратно уменьшены, однако бронирование на полдьюма усилили: вместо 63 мм скосы бронепалубы стали 76-миллиметровыми, а горизонтальная часть и карапас в оконечностях стал толще с 37 мм до 51 мм. Средняя артиллерия повторила таковую на «сумах» – две 152-мм и шесть 120-мм орудий; количество 75-мм противоминных пушек уменьшили с десяти до четырех, а от 47-миллиметровок, наконец, полностью отказались.

Но главный прогресс просматривался в энергетической установке. Полностью созданные в Стране восходящего солнца и достаточно удачные новые водотрубные котлы типа «Кампон» (10 штук) впервые в японском флоте нашли «своего счастливого обладателя»; как бы то ни было, но в литературе нет упоминаний о том, что японские моряки намучились с этими котлами, а с учетом того, что «кампоны» (наряду с более «продвинутыми» «миябарами») стали ставить на последующие корабли, японское творение, пожалуй, вполне можно назвать удачным. Итоговым результатом стало незначительное повышение мощности (до 10 000 л.с.) и скорости (до 21 узла); дальность плавания оставалась прежней – 4 000 миль.

Несмотря на то, что «Отова» вступил в строй в сентябре 1904 года, спустя 7 месяцев с начала войны и уже после сражения в Желтом море, он (как и тип «Йосино/Такасаго/Касаги») стал одним из самых эффективных и полезных кораблей Тейкоку Кайгун в Русско-японскую войну, непрерывно неся дозорную службу около осажденного Порт-Артура и конвоируя транспорты. В первый день Цусимского сражения, 14 мая 1905 года, корабль вел огонь по отряду русских крейсеров («Олег», «Аврора», «Жемчуг») и сопровождающим 2-ю Тихоокеанскую эскадру вспомогательным судам. На второй день сражения «Отова» вместе с «Нийтакой» перехватили и добились крейсер «Светлана», получив два попадания. Командир «Ототы» каперанг Орима Рьёкитсу не стал гнущаться тем, что тонущая «Светлана» полностью прекратила огонь и продолжал стрелять по покидающим корабль морякам; оказывать им помощь, как это предусматривали действующие Первые Гагская (1899) и Женевская (1864) конвенции, разумеется, тоже никто не стал...

В целом, на наш взгляд, «Ототу» вполне можно назвать удачным кораблем, с мощным вооружением и надежной силовой установкой, хотя и с недостаточной для легкого крейсера скоростью.

В Тейкоку Кайгун, равно как и во флоте японского «патрона» – Великобритании, имелись и крейсера III ранга. В России корабли водоизмещения условно до одной тысячи тонн именовались

«минными крейсерами». Япония переняла британскую классификацию (подробнее об этом Mamadaliev et al., 2019; 1844-1845). И был в Стране восходящего солнца один корабль, формально – третьеранговый, который заслуживает более внимательного анализа. Речь идет о крейсере III ранга «Чиода» (1890). Он был спроектирован на основе французских идей «молодой школы», в духе которых была построена «Нанива», однако в ходе строительства японцы ушли от указанной концепции. Свою роль сыграла и потеря новейшего броненосного крейсера «Унэби» – очередного французского творения, построенного известной фирмой Форж-и-Шантье (строившей, в частности, «Цесаревич» и «Баян» для русского флота), который после выхода из Сингапура совершенно бесследно исчез в море вместе с японскими офицерами и заводской французской перегонной командой; основной версией, (а встречаются даже самые мистично-экзотичные, так как вплоть до сегодняшнего дня никаких останков корабля не найдено) считается потопление в шторме вследствие крайне низкой остойчивости (помимо прочего, крейсер имел еще и атавизм в виде парусного вооружения).

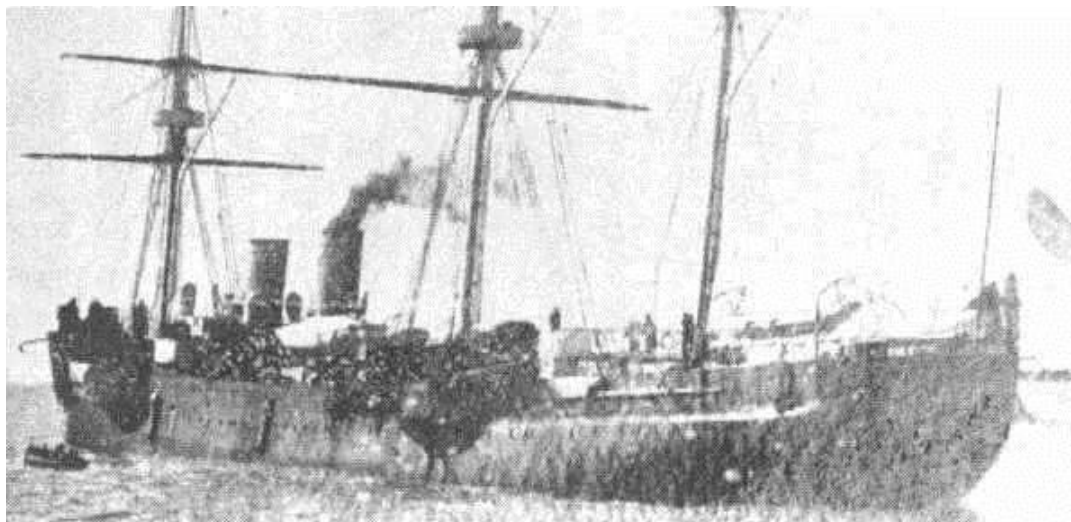


Рис. 9. «Японская версия» «корабля-призрака» – броненосный крейсер «Унэби», который, следуя в Японию из французского Гавра, 3 декабря 1886 года вышел из Сингапура и бесследно исчез вместе со всем экипажем, вероятно, в Южно-Китайском море; упоминаний о выживших и каких-либо останков судна не найдено до сих пор

Вместо предусматривавшихся по проекту четырех 320-мм орудий главного калибра «Чиода» был вооружен десятью скорострельными 120-мм пушками, вес залпа которых за единицу времени был значительно выше. Противоминное оружие включало четырнадцать 47-мм пушек системы Гочкиса. Длина судна составляла 94,5 м, ширина почти 13 м, осадка в норме 4,3 м. Остается только гадать, каким образом конструкторы верфи братьев Джеймса и Джорджа Томпсонов (г. Клайдбенк, Великобритания) смогли на крейсере в 2 478 тонн водоизмещения разместить бронепояс в 114 мм толщиной на протяжении 2/3 длины судна – в 61 м! Конечно, он по определению не мог быть широким (его высота составляла всего лишь 1,5 м), но сам факт наличия такого при столь скромном водоизмещении уже говорит о незаурядном инженерном таланте корабелов из Клайдбенка. При этом судно имело весьма внушительную карапасную бронепалубу в 76 мм на скосах и 25–37 мм в оконечностях и в горизонтальной части.

Две паровые машины тройного расширения с шестью котлами давали мощность в 5 600 л.с., что позволяло развивать скорость в 19 узлов. После замены старых огнетрубных котлов на двенадцать новых водотрубных системы Бельвиля в 1898 году крейсер на мерной миле выдал 21 узел, что было сопоставимо с русским крейсером II ранга «Боярин», который имел почти в полтора раза больше водоизмещения, был вооружен значительно слабее (шесть «стодвадцаток») и не имел бронепояса. Даже гипотетическая дуэль с российскими «первоклассными» «неудачницами» «дианами», которые имели почти в три раза большее водоизмещение, выглядит для «Чиоды» не столь уж односторонней – «богини» были лучше вооружены (восемь 152-мм и двадцать четыре 75-мм орудия), но имели меньше ход и были лишены бронепояса, который гарантировал «японцу» защиту от армады «трехдюймовок»; более того, артиллерия главного калибра на «Чиоде» была защищена противоосколочными щитами в отличие от «голых пушек» «диан».

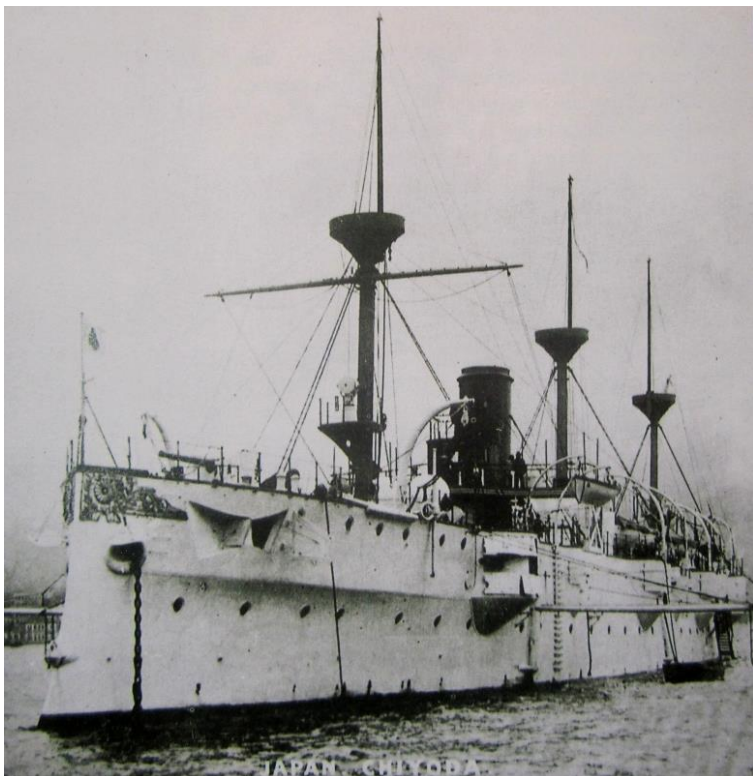


Рис. 10. Броненосный «Чиода» (1890) в 1898 году из-за своего небольшого водоизмещения формально был переквалифицирован в крейсер III ранга, однако по силе он превосходил многих «второранговых» крейсеров не только собственного, но и русского флота

Таким образом, можно констатировать, что «Чиода» оказалась незаурядным для своего времени кораблем, способная совершенно на равных соперничать с кораблями куда большего водоизмещения. Разумеется, к началу Русско-японской войны в условиях самого стремительного в истории мирового военного флота развития крейсер сильно устарел; однако заложенный в нем «от рождения» огромный потенциал позволял ему участвовать во всех серьезных операциях Тейкоку Кайгун, таких как блокада «Варяга» и «Корейца» в Чемульпо, блокада Порт-Артура и оба генеральных морских сражения Русско-японской войны.

И, наконец, в японском флоте был еще один «совсем старенький» «третьеклассник», который, впрочем, тоже весьма активно использовался Х. Того в период Русско-японской войны. Речь идет о крейсере «Идзуми» (1884).

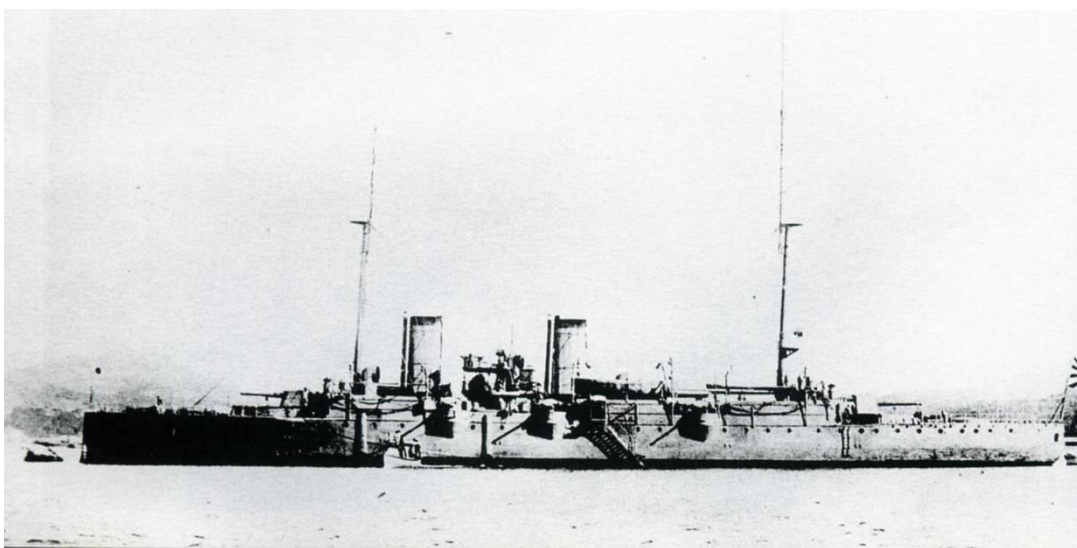


Рис. 11. Купленный Японией в 1894 году крейсер «Идзуми» (1884) стал родоначальником плеяды «эльсвикских» крейсеров и первоначально строился для чилийского флота под названием «Эсмеральда» (на фото – по состоянию на 1908 год)

Сконструированный еще одним британским «инженерным гением» Джорджем Ренделлом корабль стал революционным для своего времени, открыв новую страницу военного кораблестроения, и предназначался для чилийского флота, получив название «Эсмеральда» (1884).

Главным нововведением, которое, собственно, и сделало «Эсмеральду» эпохальным судном в истории мирового кораблестроения, стала карапасная броневая палуба; даже в условиях стремительного развития военно-морской инженерной мысли изобретение Дж. Ренделла использовалось при строительстве легких и тяжелых артиллерийских крейсеров вплоть до конца 50-х годов XX века, пока на смену им не пришли в полном смысле этого слова «безбронные» ракетные крейсера. Идея заключалась прежде всего в экономии веса и отказе от тяжелой вертикальной бортовой брони (более подробно см. Mamadaliev et al., 2019; 1845): горизонтальная тонкая броневая палуба по образцу панциря черепахи накрывала наиболее важные части корабля, прежде всего энергетическую установку. Кромки «панциря» изгибались в районе бортов и уходили ниже ватерлинии, образуя так называемый карапас (скос). С учетом невыгодного для снаряда угла встречи с этим скосом выигрыш в сопротивляемости брони был более чем двукратным и зависел не только от толщины, но и угла наклона. Например, 114-миллиметровая плита гарвеированной брони под прямым углом теоретически гарантированно пробивалась русским 8-дюймовым бронебойным снарядом приблизительно с дистанций менее 25 кбт (по Титушкин, 1994; поправки на гарвеированную броню сделаны нами), в то время как скос из аналогичной брони на «Такасаго» был неуязвим для данного боеприпаса даже при стрельбе по кораблю прямой наводкой с дистанций менее 8 кбт. Конечно, для дополнительной защиты борта в районе ватерлинии приходилось делать массу дополнительных коффердамов (небольших водонепроницаемых отсеков), которые зачастую использовались как угольные ямы либо заполнялись измельченной пробкой или целлюлозой, которая разбухала от воды и перекрывала пробойну, однако экономия в весе была впечатляющей при сохранении адекватного уровня защиты. Это позволяло строить относительно дешевые корабли небольшого водоизмещения, но с хорошим уровнем мореходности, скорости, вооруженности и защиты.

Появление скорострельных патронных орудий позволило раскрыться потенциалу «ренделловского» изобретения в полной мере. Дорогие и «тяжелые» броненосцы «старой школы», например «Кайо Дуилио» (1876), с очень толстой броней, но очень малой площадью бронирования могли стать легкой жертвой недорогого быстроходного бронепалубного корабля, так как для потопления первого не нужны были сверхмощные орудия. Броненосцы же, делая в бою из своих орудий-«монстров» не более 1–2 выстрелов в час, были практически не опасны для безбронных судов, ибо шанс даже одного попадания (которое, впрочем, с огромной долей вероятности привело бы к потоплению) был исключительно мал.

Именно поэтому идея «безбронного судна» так прочно засела в умы моряков всех стран, особенно во Франции и России, которые не могли тягаться с Великобританией по количеству выделяемых на военно-морские силы ассигнований, но видели Королевский флот в числе своих потенциальных противников. В русском флоте наиболее ярким приверженцев французских идей так называемой «молодой школы» был выдающийся флотоводец С.О. Макаров.

Родоначальница бронепалубных крейсеров¹ в соответствии с классом имела выдающуюся по тем временам максимальную скорость в 18,25 узла, которую обеспечивали две горизонтальные паровые машины системы «компаунд» и четыре цилиндрических котла. Мощность энергетической установки составляла 6 000 л.с., а 600-тонного полного запаса угля хватало на 2200 миль 10-узловым экономическим ходом. Водоизмещение корабля составляло 2 920 тонн при длине 82,3 м, ширине 12,8 м и осадке 5,64 м.

Бронирование палубы было 13–51 мм в горизонтальной части и оконечностях, на скосах – от 25 мм (в оконечностях) до 51 мм (в центральной части корабля). Рубка также была защищена 51-миллиметровыми листами. Предусматривалась и защита орудий: противоосколочные щиты имели толщину 51 мм в лобовой части и 37 мм – в боковой.

Но одной из главных «фишек» корабля (помимо бронепалубы) стала артиллерия. Пара чрезвычайно мощных для корабля «весом» менее 3 тысяч тонн 10-дюймовых орудий (254 мм) главного калибра, размещенных, соответственно, в носу и корме и шесть 152-мм орудий в бортовых спонсонах делали «Эсмеральду» очень опасным противником не только для корабля любого класса, но и сухопутных фортификационных сооружений и пехоты противника (что, собственно, и продемонстрировал крейсер в бою у Конкона, поддерживая огнем высадку войск чилийских конгрессионалистов и деморализовав разрывами 10-дюймовых фугасов правительственные войска

¹ Предшествующее творение Дж. Ренделла – «полуканонерка-полукрейсер» «Артуро Пратт» (1880) вряд ли в полном смысле этого слова можно назвать крейсером, хотя именно на ней впервые была реализована идея бронепалубного быстроходного судна; однако малое водоизмещение (1380 тонн) и очень низкий борт, особенно в носовой части, делали из корабля именно канонерскую лодку, а не крейсер с присущими ему мореходными качествами. Поэтому именно «Эсмеральду» мы считаем родоначальником класса бронепалубных крейсеров.

президента М. Бальмаседы). Шесть «шестидюймовок» и семь мелких 57-мм и 37-мм пушек позволяли не бояться легких вражеских кораблей.

Во время Японо-китайской войны руководство Тейкоку Кайгун, остро нуждаясь в боевых кораблях, сделало чилийскому правительству предложение, от которого оно не смогло отказаться. Прошедшая в 1894 году капремонт «Эсмемальда» была продана Японии, переименована в «Идзуми» и в 1898 году переклассифицирована в крейсер III ранга. Вооружение изменилось: 10-дюймовые «монстры» заменили на пару 6-дм орудий, а бортовые «шестидюймовки» – на скорострельные «стодвадцатки»; пять 37-мм пушек заменили на столь же бесполезные к началу XX века шесть 47-мм. Также поменяли торпедные аппараты и сняли снижавшие остойчивость боевые марсы. Будучи в Русско-японскую войну уже тихоходом, корабль нес дозорную службу в Корейском проливе против отряда владивостокских крейсеров; прославился достаточно активной разведкой и перед началом Цусимского сражения (дислоцируясь, собственно, на базе о. Цусимы).

Не будет преувеличением тезис о том, что и устаревшим «третьеранговым» кораблям в японском флоте нашлось самое что ни на есть эффективное применение, а «Чиода» при своем скромном водоизмещении и вовсе могла посоперничать даже с «перворанговыми» «богинями отечественного производства», что в полной мере демонстрировало инженерный гений эльсвикской судовой верфи.

Резюмируя вышесказанное о японских крейсерах, отметим, что тенденция разделения на I, II и III третий ранги весьма условна. Мы в нашей работе отталкивались от классификации, принятой в британском флоте, преемником которого во многих отношениях стал и японский флот. Как указывалось выше, в королевских ВМС разница между рангами определялась исключительно водоизмещением и наличием крупнокалиберных орудий (калибром свыше 9 дюймов). Однако Япония строила корабли под свои нужды, поэтому правило калибра здесь не действует: например, тип «Мацущима» или «Нанива», а также «Идзуми» (до перевооружения) с их 254–320-миллиметровыми орудиями на борту следовало бы по «орудийному» критерию относить к первому рангу, а по «весовому» первых двух – ко второму, последнего – к третьему.

В данном вопросе не было единства ни в дореволюционной, ни в советской, ни в современной историографии – как отечественной, так и зарубежной (включая японскую).

В дореволюционной историографии к I рангу/классу относили корабли с бортовым бронированием (см., например, [Истина о Русско-японской морской войне, 1907; 7](#)); но «Чиода» «не удостоилась такой чести», вероятно, по критерию возраста и водоизмещения, что, собственно, вполне справедливо, так как дуэльного противостояния с «полноценными» броненосными «асамами» и «касугами» она выдержать не смогла бы априори. Остальные по совокупности первичных боевых качеств (артиллерия/защита/скорость) отнесены, соответственно, ко второму и третьему (см. [Рисунок 12](#)). Однако тип «Нийтака» совсем несправедливо, на наш взгляд, отнесен к третьему классу, хотя ни по водоизмещению, ни по качеству вооружения и защиты он не уступал русским второклассникам; более того, в части артиллерийского вооружения заметно их превосходил, что красноречиво доказала «Цусима» в бою у Корсаковского поста, отправив на дно поврежденный, но с исправной артиллерией «Новик».



Рис. 12. Один из примеров разграничения японских военных судов по рангам/классам в дореволюционной историографии

Некоторые исследователи к перворанговым крейсерам относят «Йосино», «Такасаго», «Касаги» и «Читосэ», так как эта чуть ли не однотипная четверка по орудиям главного калибра (кроме первого), бронированию и скорости превосходила остальные японские легкие крейсера, а по водоизмещению вплотную приближалась к русским «первоклассникам». И такой подход тоже отчасти можно признать справедливым, так как мощь этих кораблей была не только «на голову» выше своих флотских «соотечественников», но в общих чертах соответствовала и русским бронепалубным крейсерам I ранга; по крайней мере теоретическое дуэльное противостояние типа «Такасаго»/«Касаги» не только с «недоразвитыми» «дианами», но и с «Варягом» или «Аскольдом» выглядит как минимум равным (а на наш взгляд, даже в пользу японских кораблей), за исключением, разумеется, «Йосино». Более того, наиболее сильный русский бронепалубный крейсер «Богатырь» водоизмещением на треть больше «Такасаго»/«Касаги» гипотетически не имел бы в бою решающего преимущества, так как нес уязвимую для 8-дм снарядов «японцев» на средних и близких дистанциях бронепалубу. Другие авторы «Такасаго» относят к первому классу, а тип «Касаги» – ко второму (из-за реальной фактической максимальной скорости у «британца» в 23,5 узла, у «американцев» – около 22 узлов, а также других «огрехов» последних).

Так или иначе, но каждый из исследователей по-своему прав, и данная публикация не ставит целью доказать или опровергнуть их точку зрения; речь идет лишь об «удобстве» в классификации. Поэтому нами за основу была взята британская классификация без учета калибра орудий как наиболее простая с точки зрения предмета исследования нашей работы.

В Русско-японской войне проявилась еще одна тенденция: резко повысилась роль и универсальность малых быстроходных кораблей – миноносцев и эскадренных миноносцев – значительно более крупных (по водоизмещению – вплоть до 10 раз); сокращенно эсминцев. Если условно сравнивать

корабли «стальной» эпохи с «деревянной», то броненосцы можно напрямую сравнивать с кораблями линкор-класса, крейсера I ранга – с фрегатами, легкие крейсера II ранга – с корветами, а эсминцы, пожалуй, – с бригами. В современную эпоху нет такого понятия, как бриг-класс: эсминцы постепенно «переросли» в корвет-класс из-за того, что линейные и тяжелые артиллерийские крейсера после Второй мировой войны (как, собственно, и линкоры) исчезли, уступив место авианосцам и тяжелым ракетным крейсерам, а торпедное оружие как таковое выродилось, уступив место ракетному; таким образом, легкие крейсера стали ракетными «фрегатами», эсминцы – «корветами». Дореволюционные же миноносцы «переродились» вначале в торпедные, а ныне в ракетные – катера. Однако в современном российском флоте, наряду с западной терминологией «фрегат» и «корвет», применяется и отечественная – соответственно, крейсер и эсминец.

По условной, разумеется, аналогии с парусными бригами у эсминцев начала XX века были столь же разносторонние задачи, широта спектра которых уступала разве что легким крейсерам II ранга (по нашему мнению, ибо вопрос дискуссионный). Им «вменялось» прибрежное патрулирование и разведка около своих баз, конвоирование, посыльная служба, разведка при отряде «ближних» рейдеров, а также при эскадре главных сил (так называемая дозорная служба), минные постановки, траление рейда и пр.

Торпедное оружие доказало свою эффективность в полной мере в Русско-турецкую войну 1877–1878 годов, когда была совершена первая успешная торпедная атака: минные катера «Наварин» и «Чесма» 14 января 1878 года пустили на дно турецкий сторожевой пароход «Интибах». С этого дня, собственно, и берет свое начало упомянутая выше «молодая школа» (см., также, Mamadaliev et al., 2018, 1740; Mamadaliev et al., 2019; 1845).

Для начала определимся с терминологией, касающейся минно-торпедных сил и применяемой в данной работе. Прежде всего это касается самого класса кораблей. С появлением первых «специализированных» судов данного класса в конце 1870-х годов – а первенство оспаривают русский тихоходный, но относительно мореходный, правда с неудовлетворительной остойчивостью, высокортный «Взрыв» (1877) и миниатюрный британский относительно быстроходный, но совершенно «речной» «Лайтнинг» (1877) – их стали называть «миноносцами»: как видно из названия в русском языке, термин имеет всецело русскую этимологию. В английском языке класс кораблей назывался «torpedo boat», что в буквальном переводе означает «торпедная лодка». Таким образом, класс «миноносец» в конце XIX века представлял из себя корабли малого водоизмещения (от 40 до 150 тонн¹) со скоростью выше средней (приблизительно в 18–23 узла) и вооруженные так называемыми «самодвижущимися минами Уайтхеда»², основная задача которых – поражение крупных бронированных судов противника торпедным оружием.

Постепенно разрастаясь в размерах, миноносцы к концу XIX – началу XX веков стали значительно мощнее и быстроходнее. Скорость выросла до 26 узлов, повысилась мореходность, «вес» увеличился до 240 тонн. К двум–четырем 37-мм орудиям прибавилось одно 75-миллиметровое (3-дм), которое позволяло очень эффективно бороться с «маленькими» миноносцами. Так появился английский «Хэвок» (1893), ставший прототипом основного типа отечественных миноносцев Русско-японской войны – кораблей типа «Сокол» (1894). Чтобы как-то отличать «большие» миноносцы от «малых», англичане ввели новый термин – «destroyer» (дословно «уничтожитель»), который долгое время стал англоязычным синонимом русского подкласса крупного миноносца – «эсминец», сокращенно от «эскадренный миноносец», то есть корабль, действующий в открытом море группой однотипных кораблей или при поддержке главных/броненосных сил. В России термин «эсминец» оформился лишь после Русско-японской войны и используется до сих пор (в зарубежных флотах суда данного класса именуется корветами; такая тенденция, впрочем, начинает внедряться и в современный российский флот). В германском Императорском флоте аналогичные корабли назывались «дивизионными миноносцами». Таким образом, эсминец (применительно к Русско-японской войне) – это значительно более крупный, нежели миноносец, более быстроходный (от 25 до 34 узлов) и с хорошей артиллерией (одно–два 75-миллиметровых орудия) корабль, предназначенный для действий в условиях открытого моря в составе группы или при эскадре. Отметим также, что в русском флоте эсминцы как самостоятельный класс боевых кораблей были классифицированы лишь в 1907 году; в Русско-японскую войну все русские торпедные корабли без учета тактико-технических характеристик назывались миноносцами. Зачастую в рабочей документации, а также в российской

¹ Тоннаж, разумеется, условный: в Тейкоку Кайгун, например, был трофейный китайский миноносец № 28 1885 года постройки и водоизмещением всего в 16 тонн. Правда, в войне эта миноноска ввиду ее абсолютно нулевой ценности не участвовала, так как была сдана на слом еще в 1902 году.

² Названная по имени предприимчивого британского конструктора и бизнесмена Роберта Уайтхеда, сумевшего запатентовать в 1866 году изобретение русского военного инженера Ивана Федоровича Александровского, который в 1865 году в своих трудах полностью «раскрыл» конструкцию «самодвижущегося торпедо». Однако в дореволюционном флоте этот тип боеприпаса именовался «миной», видимо, на основании схожего с обычной якорной миной принципа разрушающего воздействия на судно.

дореволюционной историографии «большие миноносцы» (более 300 тонн водоизмещения) назывались «контрминоносцами».

В данной работе, согласно имеющейся традиции, миноносцы русского и японского флотов с массой менее 220 тонн и без 3-дюймового орудия мы будем называть миноносцами, более крупные корабли и с вышеуказанной пушкой – эсминцами. В русском флоте все миноносцы были номерными, эсминцы имели собственные имена. В японском флоте миноносцы делились на три класса, первоклассным торпедным кораблям присваивались собственные имена, например, «Котака» (1887) или «Сиратака» (1899), второклассные и третьеклассные – имели номера.

Следует сказать также и о том, что в русском флоте существовал еще и так называемый подкласс «минных крейсеров» – значительно более крупных (до 400–600 тонн) торпедных кораблей с более мощным, нежели у миноносцев, вооружением, но с аналогично высокой скоростью хода.

Определившись с основными понятиями, начнем с анализа минно-торпедных сил русского военно-морского флота. Сразу оговоримся, что в масштабах данной статьи и в связи с ограниченностью ее объема (в отличие от фундаментальных трудов) мы не видим смысла подробно анализировать номерные миноносцы, находившиеся во Владивостоке и по прямому назначению не использовавшиеся, поэтому опишем данные суда лишь в самых общих чертах, без анализа каждого конкретного судна, как это было в случае с крейсерами.

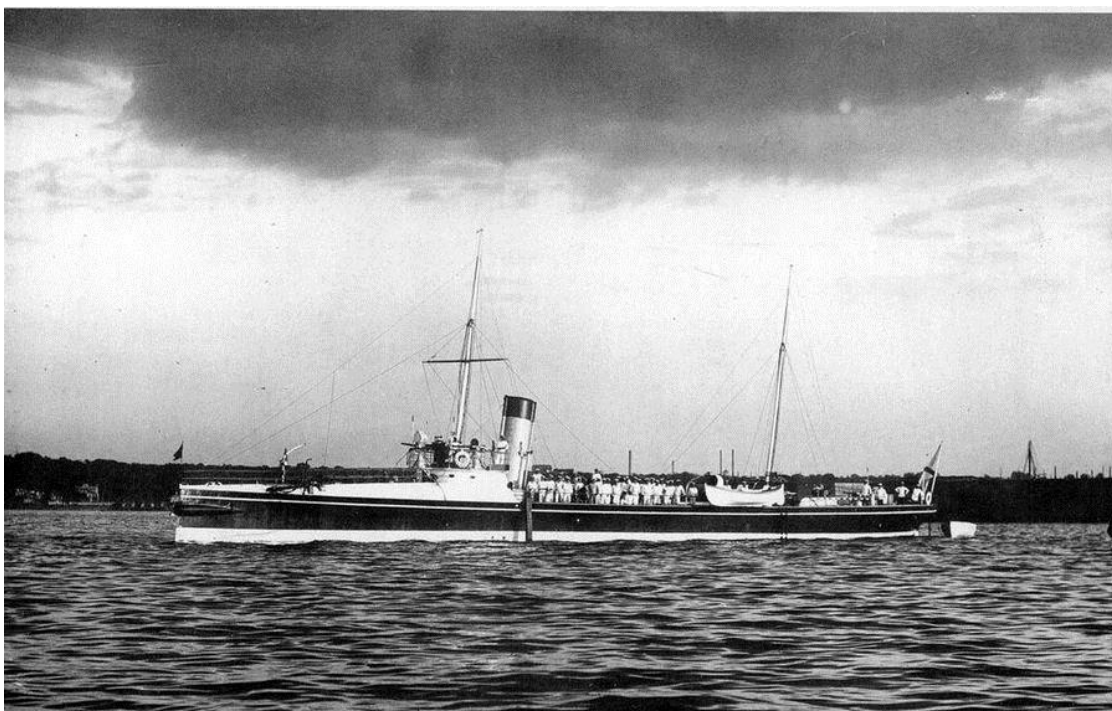


Рис. 13. Минный крейсер «Гайдамак» (1893) ко времени Русско-японской войны устарел и не мог быть использован по прямому своему назначению, однако оказался весьма полезен как тральщик

Самыми крупными торпедными кораблями в артурской эскадре были два минных крейсера из шести типа «Казарский» (1890–1893) – «Всадник» (1893) и «Гайдамак» (1893); оба построены в России на верфи братьев Крейтон в г. Або (Великое княжество Финляндское). Весьма приличный для времени своего создания проект, выполненный германской фирмой «Шихау» в г. Эльбинг, к началу Русско-японской войны безнадежно устарел, поэтому по своему прямому назначению использоваться не мог. Однако оба «крейсера» очень активно применялись для траления внешнего рейда Порт-Артура, а также сопровождали эскадру при С.О. Макарове при всех ее выходах; в частности, «Гайдамак» во время подрыва «Петропавловска» на mine находился по левому борту броненосца и спасал уцелевших моряков, включая двоюродного брата императора, великого князя Кирилла Александровича.



Рис. 14. Детонация боезапаса носовой башни главного калибра эскадренного броненосца «Петропавловск» 31 марта 1904 года, приведшая к гибели командующего 1-й Тихоокеанской эскадрой С.О. Макарова; некоторые исследователи считают этот эпизод поворотным моментом в Русско-японской войне. Небольшой силуэт на левом траверзе броненосца – минный крейсер «Гайдамак»

Оба судна имели около 400 тонн водоизмещения, чуть более 57 м длины при ширине в 7,2 м и осадке в 3,4 м, одновинтовую движительную установку с мощностью паровой машины в 3500 л.с. при двух огнетрубных котлах и в свое время развивали весьма приличные 22,5 узла максимальной скорости; запас хода, в целом, был неплохим – 1650 миль на 10-узловой скорости. Свою первоначальную максимальную скорость к началу войны корабли вряд ли выдавали, что делало невозможным их использование в качестве эсминцев; да и уровень вооружения не позволял тягаться с «японцами». Корабли были вооружены двумя 381-мм торпедными аппаратами, которые могли вращаться на 360 градусов (впервые в отечественном флоте), шесть 47-мм пушек Гочкиса и три 37-миллиметровки (Мельников, 2005; 11).

К сожалению, ни у адмиралов Морского министерства, ни у сотрудников Морского технического комитета, ни в конце концов у чиновников военно-морского учебного отдела Главного морского штаба и Порт-Артурского флотского руководства еще до войны не нашлось ни ресурсов, ни желания «довести до ума» эти, в целом, весьма неплохие и, главное, очень нужные Тихоокеанской эскадре суда. Водоизмещение кораблей позволяло разместить на них до трех 75-миллиметровых орудий (лучшие русские эсминцы несли лишь одно) при сохранении количества торпедных аппаратов¹. А при качественном ремонте/замене машины (либо силовой установки в целом) и/или ее модернизации скорость хода, скорее всего, можно было бы сохранить на уровне 22,5–23 узлов (в том числе и за счет уменьшения запасов угля, так как дальность плавания в «артурском» случае отходила на последний план), что стало бы достаточно для ретирования от любого японского легкого крейсера, а эсминцы Тейкоку Кайгун для подобного корабля были бы уже не страшны. Более того, даже наоборот: модернизированные суда типа «Казарский» вполне могли бы использоваться в качестве лидеров эсминцев, сопровождая их ночные вылазки и будучи «грозой» для японских миноносцев любого класса. Однако, скорее, по субъективным причинам всем вышеуказанным «бы» не суждено было реализоваться: ничего из обозначенного сделано не было и на обоих «казарских» был поставлен «крест» как на безнадежно устаревших кораблях, в результате чего они использовались лишь как тральщики и посыльные суда.

¹ Что впоследствии и будет сделано на уцелевших кораблях серии в 1910 году, в частности на головном «Казарском».

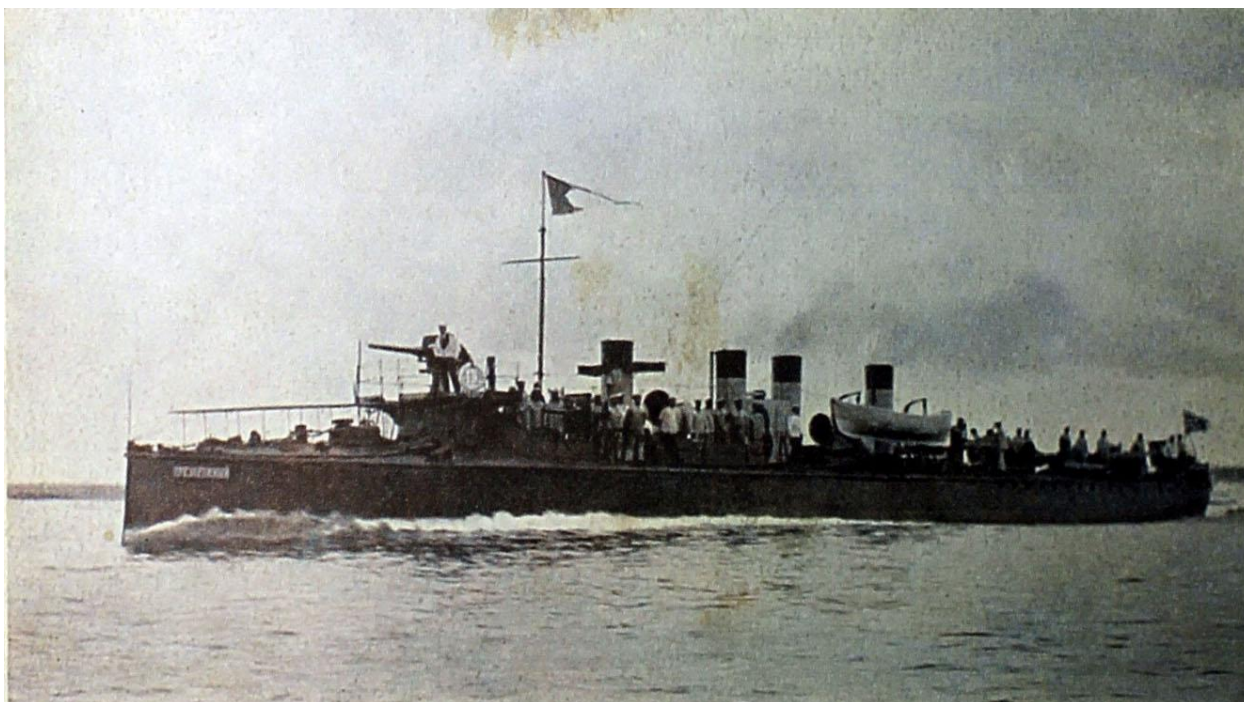


Рис. 15. Героическая гибель «Стерегущего» (1902) 26 февраля 1904 года прославила миноносцы типа «Сокол» (1894–1906)¹

Самым распространенным типом эсминцев русского флота в войне стали корабли типа «Сокол» (1894–1906). Сам факт 12-летнего строительства 27 кораблей этого типа говорит, с одной стороны, о прекрасном качестве проекта английской фирмы Ярроу, прототипом для которого послужил уже упомянутый «Хэвок». С другой – о косности мышления русского адмиралтейства, которое никак не могло идти «в ногу со временем: ни в случае с «дианами», ни с послевоенными «баянами» и «богатырями», ни с «соколами» – и спускало на воду устаревшие еще на стапеле корабли. Британская идея нашла свое воплощение в головном корабле серии, который после 1902 года сменил название на «Прыткий», следуя общей тенденции изменения «животных» названий на «боевые прилагательные», и в 1895 году первым в мире из боевых кораблей превысил порог скорости в 30 узлов (Афонин, Балакин, 2004; 12). Все в проекте было поставлено на скорость: две очень мощные и легкие паровые машины тройного расширения в 1900 л.с. каждая, минимум деталей набора, максимально тонкие листы обшивки и палубного настила (не более 5 мм), который прогибался и «играл» под весом человека. Такой вариант не устроил русских моряков, и корабли российской постройки было решено несколько усилить, доведя толщину обшивки и настила до 7,5 мм. Платой за уменьшение «хлипкости» корпуса стало увеличение водоизмещения и стоимости, а также снижение скорости: отечественные «соколы» в реальной эксплуатации не выдавали больше 26 узлов, отставая в этом отношении от своих «основных» противников – японских эсминцев типа «Муракумо», которые на спокойной воде честно выдавали свои проектные 30 узлов. Даже эта небольшая нехватка скорости в итоге оказалась весьма важной: в частности, принадлежащие к типу «Сокол» порт-артурские «Решительный» и «Стерегущий» в бою 26 февраля 1904 года не смогли оторваться от японских эсминцев вышеуказанных типов, что в итоге закончилось героической гибелью последнего.

Тактико-технические характеристики корабля следующие. Водоизмещение кораблей было больше проектных 240 тонн и колебалось в зависимости от конкретного экземпляра в районе 260 тонн при длине в почти 58 м, ширине 5,3 м и осадки в зависимости от загрузки водой и углем в 1,63–2,29 м. Мощность двух машин составляла 3800 л.с., что позволяло достигать максимальной скорости в 26,5 узлов. На мерной миле все эсминцы данной серии показали максимальный ход под 27 узлов, кроме «русского» головного «Решительного»², выдавшего только 25,75 узла (Афонин,

¹ Автор указывает водоизмещение в 340 тонн, видимо, имея в виду полное водоизмещение со всеми запасами угля (60 тонн), пресной воды для котлов и боеприпасов. «Сухое» водоизмещение «Стерегущего» обычно считают в 259 тонн.

² Несмотря на недобор скорости, у корабля оказалась весьма бурная судьба – как будто соответствуя своему названию, «Решительный» всячески старался быть в самой гуще событий. Накануне сражения в Желтом море 28 июля 1904 года он с депешей сумел скрытно вырваться из Порт-Артура в Чифу и, согласно приказу русского командования и международному праву, был интернирован. Однако это не помешало японским морякам в нарушение международных конвенций скрытно подойти на шлюпках

Балакин, 2004; 12), и, как указывалось выше, несколько проигрывали своим японским визави. Полного запаса угля «Прыткого» (британский вариант) хватало на очень внушительные 2500 миль 10-узловым ходом, 1200 миль 15-узловым ходом или полным 25-узловым ходом на 250 миль. Остальные корабли, как уже указывалось, были российской постройки, и дальность плавания не только была значительно меньше – 660 миль 13-узловым ходом, однако в условиях «артурской» службы это не было большой проблемой, в отличие, к примеру, от 2-й Тихоокеанской эскадры, когда эсминцы типа «Буйный» с куда более высокой автономностью (1200 миль) вынуждены были выбрасываться на берег из-за отсутствия угля (речь идет о ситуации, случившейся с «Быстрым», когда в топках сожгли даже мебель, чтобы успеть «добежать» до Корейского берега). Нельзя также не отметить и крайнюю ненадежность силовых установок, которые приходилось ремонтировать чуть ли не после каждого выхода в море (Надеждин, 1987; 29). Вместе с тем боевые действия показали исключительную живучесть и вполне приемлемую для своего водоизмещения мореходность эсминцев типа «Сокол».

Вооружение «соколов» включало одно 75-миллиметровое орудие Канэ в 50 калибров и три 47-миллиметровых пушки Гочкиса в 35 калибров. Оно было слабее, чем у японских эсминцев, причем возможности для улучшения имелись даже при столь скромном водоизмещении. Например, в 1912 году на эти корабли установили вторую, ютовую «трехдюймовку», при сохранении количества торпедных аппаратов; однако очевидность недовооруженности русских эскадренных миноносцев всех типов стала понятна для военно-морского руководства лишь после Русско-японской войны.

Понимая необходимость скорейшего введения в строй значительного количества кораблей класса «эсминец» для противостояния японскому флоту, русское адмиралтейство в «Программе для нужд Дальнего Востока» 1898 года предусматривает строительство нескольких десятков таких кораблей, причем заказы размещают и за рубежом – во Франции и Германии, так как, к сожалению, в связи с обострением международной обстановки заказывать корабли в Великобритании Россия уже не могла по политическим соображениям (в отличие от Японии, которая «по максимуму» задействовала британские судостроительные мощности «своими» эсминцами). Однако один эсминец по Программе 1898 года в Англии все же заказали – таковым стал «Боевой» (1899).

Во Франции были заказаны пять эсминцев типа «Форель» (1898–1902), в Германии – четыре корабля типа «Кит» / «Касатка» / «Бдительный» / «Бесшумный» (1898–1900)¹.

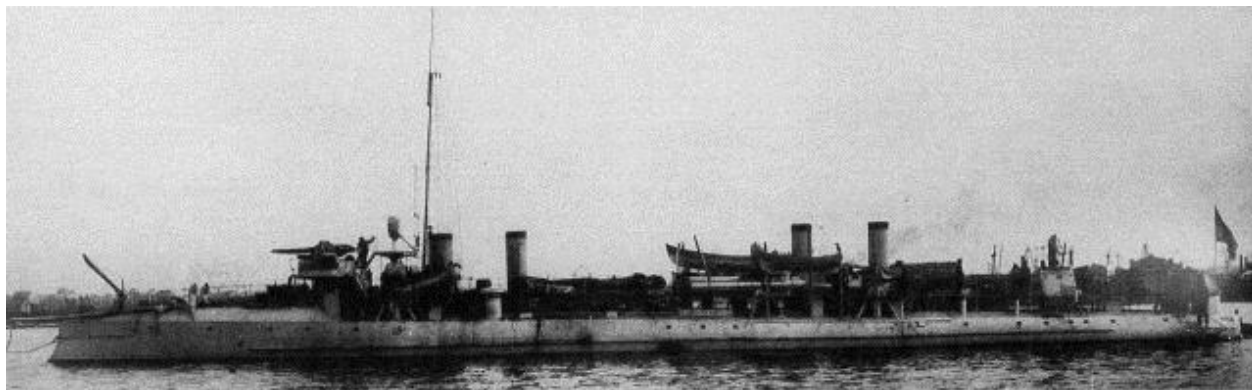


Рис. 16. Эсминец «Внимательный» (1900) стал головным кораблем типа «Форель» и принял активное участие в деятельности 1-й Тихоокеанской эскадры

и, после непродолжительного рукопашного боя с жертвами по обе стороны, взять судно на абордаж. Переименованный в «Акацуки» (с японского «заря»), он участвовал в Цусимском сражении и словно в отместку за «нечестную» смену «хозяина» протаранил и отправил на дно японский же миноносец № 68.

¹ Путаница в названии данного типа эсминцев кроется в следующем: первоначально все эсминцы данного типа носили «рыбно-китовые» названия («Кит», «Касатка», «Дельфин», «Скат»). Первым была заказана «Касатка» (после переименования ставшая «Бесшумным»); по флотской традиции серия однотипных кораблей получает название по имени головного корабля, поэтому многие авторы называют данный тип «Касаткой» или «Бесшумным», опираясь на второе «боевое» название. Однако руководство и строители верфи Шихау сумели всячески подсуетиться и одновременно к сдаче «Аскольда» предоставить и один эсминец, однако им стал «Кит» (впоследствии «Бдительный»), а не «Касатка». Поэтому часть авторов название серии указывает по имени первого спущенного на воду корабля, то есть «Кита». С учетом переименования на «боевое прилагательное» в 1902 году название серии порой достаточно забавно включает целых четыре названия: «Кит»/«Касатка»/«Бдительный»/«Бесшумный».

«Форели» были заказаны «проверенному зарубежному партнеру» – фирме «Форж и Шантье де ла Медитерране», строившей эскадренный броненосец «Цесаревич» и броненосный крейсер «Баян»; первые два в серии («Форель»/«Внимательный» (1900) и «Стерлядь»/«Выносливый» (1901) строил подрядчик исполнителя – завод Нормана, остальные три («Осетр»/«Вшушительный» (1901), «Кефаль»/«Властный» (1901) и «Лосось»/«Грозовой» (1902)) – непосредственно завод «Форж и Шантье» в Гавре.

Силуэт корабля повторял эсминцы типа «Сокол», однако полное водоизмещение увеличилось до 346 тонн (и это несмотря на то, что в целях «экономии» требования МТК прямо ограничивали водоизмещение в 300 тонн; поэтому в некоторых источниках фигурирует полное водоизмещение в 312 тонн) (см, например, [Лихачев, 2004; 6](#)). Основные размерения были отчасти схожи: длина 56,6 м, ширина и осадка значительно больше – 6,3 м и 3,4 м соответственно. Мощность двухвинтовой силовой установки составляла 5800 л.с. при четырех котлах, каждый из которых имел свою дымовую трубу. Обе машины размещались в центре корабля по так называемой «эшелонной схеме» («котел-машина-машина-котел» или более поздняя схема, использованная в том числе и на советских «продвинутых» эсминцах времен Великой Отечественной войны проекта 7-У «котлы-турбина-котлы-турбина»), котлы располагались ближе к оконечностям; такая схема в теории является более «живучей» по сравнению с «линейной» («котлы-машины»), так как при повреждении одной паровой магистрали сможет действовать другая – с «противоположной» стороны. Дальность плавания, особенно с учетом высокого экономического хода в 15 узлов, была неплохой – 1500 миль; однако в составе эскадры броненосных кораблей, экономический ход которых был 10 узлов, двигаться было бы весьма неудобно, но с учетом того, что все «форели» служили в Порт-Артуре, это обстоятельство нельзя считать недостатком. Максимальная скорость хода – 28 узлов.

Вооружение представляло собой «русский стандарт» для эскадренных миноносцев и состояло из одного 75-мм орудия и пяти 47-мм пушек. Торпедное вооружение включало два поворотных однотрубных 381-мм торпедных аппарата; две торпеды системы Уайтхеда находились в аппаратах, еще две – запасные.

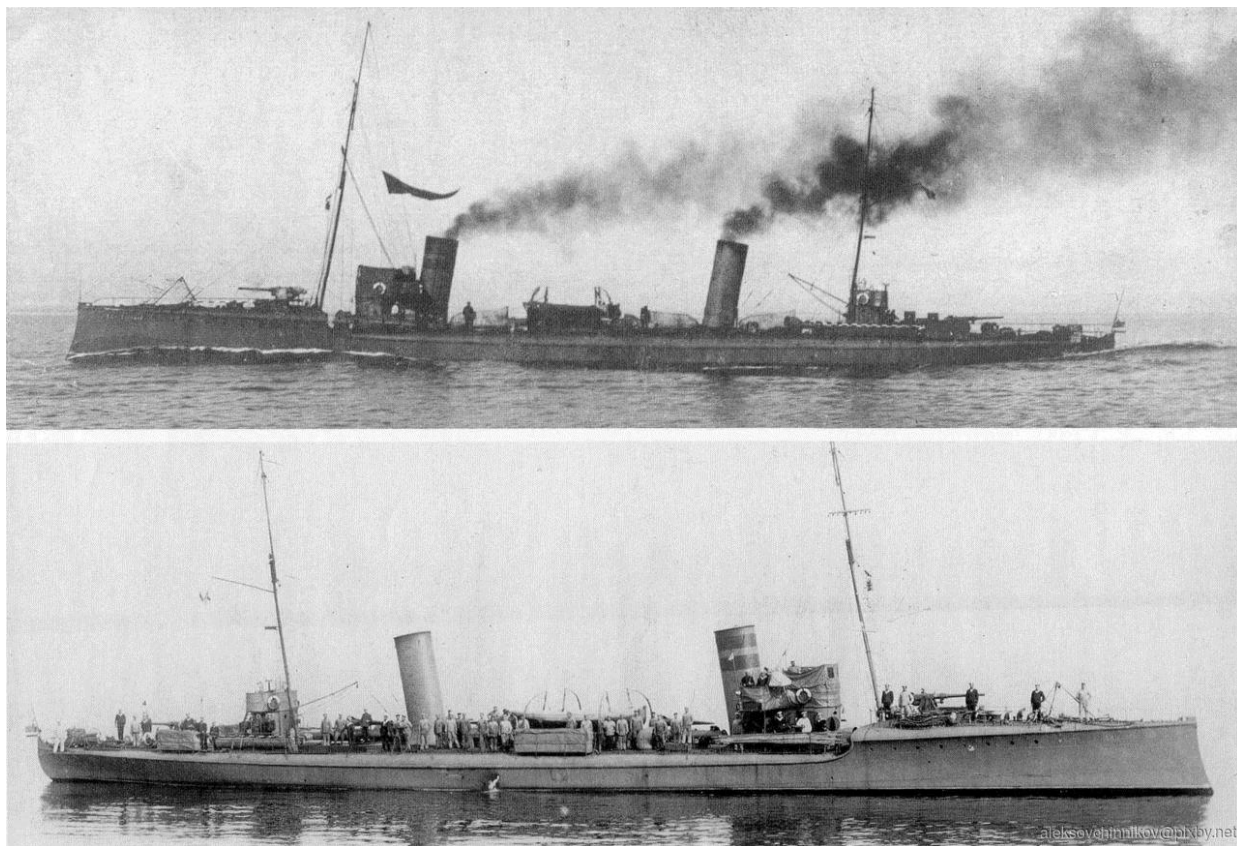


Рис. 17. Миноносцы типа «Кит» / «Касатка» / «Бдительный» (1899–1900) по общему признанию стали наиболее мощным и надежным типом эсминцев русского флота в Русско-японской войне 1904–1905 годов

Однако «французские» эсминцы, по общему признанию как моряков, так впоследствии и авторитетных историков флота (см., в частности, Н.Н. Афонин, С.А. Балакин и др.; см., например, [Афонин, 2005а](#)) заметно уступали в качестве «немецким». Как уже указывалось выше, в Германии

заказали четыре эсминца типа «Кит» – «Кит»/«Бдительный» (1899), «Скат»/«Беспощадный» (1899), «Дельфин»/«Бесстрашный» (1899) и «Касатка»/«Бесшумный» (1900). Заказ поручили фирме Фридриха Шихау, которая несколько лет назад спроектировала для русского флота неплохой для своего времени минный крейсер типа «Казарский» и построила головной корабль. Отличительной особенностью русских эсминцев (кроме «британца» «Быстрого») стало наличие таранного форштевня, который прямо указывался в техзадании даже в поздних проектах, в то время как в зарубежных флотах от этого «рудимента» (Афонин, 2005а; 5), который бесполезно «съедал» водоизмещение, ухудшал ходовые качества и усложнял конструкцию, уже отказались. Впрочем, русскому флоту он все же сыграл добрую службу, когда захваченный японцами «Решительный» в ходе Цусимского сражения тараном потопил свой же миноносец; нельзя не согласиться с тезисом о том, что таранный форштевень в конце XIX – начале XX века стал эффективным «оружием против своих» (Балакин, 1993: № 30-32)...

Полное водоизмещение «китов» обычно указывают в 354 тонны (Афонин, 2005а; 5) при длине в 61 м, ширине в 7 м и осадке 1,8 м. Как видим, соотношение длины к ширине было значительно меньше, чем у японских эсминцев британской постройки. Это прямо отражалось на максимальной скорости, однако качественные обводы и хорошие машины позволяли выдавать более 27 узлов на мерной миле. Мощность двух паровых машин тройного расширения составляла 6000 л.с. Запас хода выдающимся отнюдь не был (1500 миль), экономическим был ход в 15 узлов, что при переброске эсминцев данного типа могло принести определенный профит; также выгоды могли быть при локальных рейдерских вылазках вместе с «большими» крейсерами. Однако, как и в случае с «форелями», при передвижении в составе эскадры это обстоятельство было скорее недостатком, так как на 10-узловом ходу «киты» расходовали угля больше, чем на 15-узловом.

Вооружение стандартное: одна 75-мм и пять 47-мм пушек. Однако «киты» несли на один торпедный аппарат больше – результат удлинения корпуса: на палубе линейно в поворотных тумбах размещалось целых три пусковых установки для 381-мм торпед системы Лесснера; три находились в аппарате, еще три в запасе.

Все четыре «кита» очень активно использовались в «артурской» эскадре, и большая их часть смогла избежать гибели, прорвавшись в нейтральные порты и интернировавшись. Не повезло только головному «Бдительному», который в конце октября 1904 года подорвался на mine, однако ресурсов отремонтировать его у крепости не было; за три дня до сдачи Порт-Артура, 20 декабря 1904 года, он был взорван.

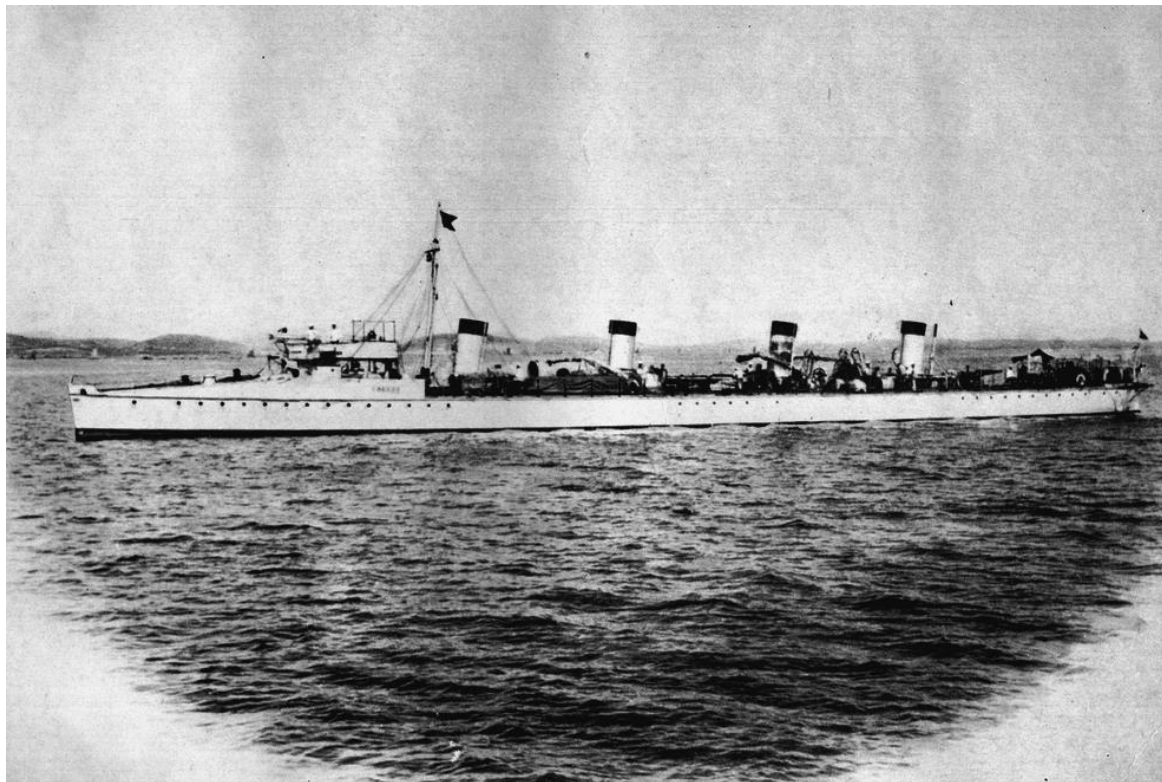


Рис. 18. Эсминец «Боевой» стал вторым и последним торпедным кораблем, заказанным в Великобритании и стал редчайшим для английского судостроения примером, когда отказываются от дальнейших заказов из-за неудовлетворенности качеством работ исполнителя; в данном случае – верфи Laird Brothers (г. Биркенхэд)

Однако наиболее ранним из заказанных с прицелом на войну с Японией эсминцем стал заказанный у «владычицы морей» «Боевой» (1899). Заказ был размещен на верфи братьев Лэрд в г. Биркенхэд. Корабль имел стандартное вооружение (одна 75-мм и пять 47-мм пушек, а также два 381-мм торпедных аппарата в поворотных тумбах) при приличной длине почти в 65 м и ширине 6,5 м (соотношение длины к ширине ровно 10 к 1) и весьма солидном водоизмещении в 412 тонн (Энциклопедия, 1915–1918; 592). Характерной его чертой в русском флоте стало отсутствие таранного форштевня, что не ухудшило боевые качества, но весьма положительно сказалось на ходовых качествах. Мощность силовой установки также была «стандартной» (6000 л.с.) при четырех котлах и двух паровых машинах тройного расширения, которая позволяла достигать 26,7 узлов максимальной скорости. Дальность плавания тоже была «стандартной» – 1578 миль на 15 узлах.

Однако вовсе не политические причины стали результатом того факта, что больше военных кораблей у англичан Российская империя заказывать не стала. «Боевой» стал одним из очень немногих прецедентов в те времена, когда заказчик оказался разочарован уровнем британского военного судостроения: прежде всего это недобор контрактной скорости почти в 1,5 узла: по проекту предусматривались 28 узлов, на испытаниях в «тепличных условиях» эсминец выжал максимум 26,67 уз. Недовольство адмиралтейства вызвала и задержка сдачи судна на два с лишним месяца. В итоге «Боевого» все же приняли в казну, но других кораблей в Великобритании русский флот больше не заказывал. Однако нельзя не отметить и положительные стороны: сделав выводы из «соколов», британские судостроители не стали сильно экономить на качестве корпуса. Это обстоятельство спасло «Боевой» в буквальном смысле слова: 23 июля 1904 года, получив торпеду с японских катеров в бухте Тахэ в левый борт в районе кочегарки, корабль, благодаря героическим усилиям экипажа, смог остаться на плаву, одновременно отстреливаясь от неприятеля. Однако ресурсов и желания (на наш взгляд, именно это основной момент; вопрос о целесообразности мы не ставим) ремонтировать корабль у флотского руководства не было и перед сдачей Артура 20 декабря 1904 года его, как и «Бдительного», взорвали.

Разумеется, собственные судостроительные мощности Россия тоже задействовала «по максимуму». Так появились так называемые «невки» – десять эсминцев типа «Буйный» (1901–1905), спроектированных и построенных силами Невского судостроительного и механического завода. В основу лег проект японского эсминца типа «Икадзути», шесть штук которых строила для Тейкоку Кайгун фирма Ярроу. В 1-й Тихоокеанской эскадре были только две «невки» – «Бойкий» и «Бурный», остальные участвовали в Цусимском сражении.



Рис. 19. Эсминцы отечественной постройки типа «Буйный» (1901–1905) при большем, чем у зарубежных аналогов водоизмещении, не имели в сравнении с ними каких-либо преимуществ

«Невки» были наиболее крупными «артурскими» эсминцами: их полное водоизмещение достигало 420 тонн (при стандартном или, говоря языком авто- и авиастроителей, «сухом» водоизмещении в 350 тонн) при длине в 64,1 м, ширине 6,4 м, наибольшей осадке в 2,82 м. Некоторые исследователи указывают полное водоизмещение и вовсе в 440 тонн (см., в частности,

Афонин, 2005b, 7). Соотношение длины к ширине в полном соответствии с британской традицией строительства быстроходных кораблей было очень большим – ровно 10/1, что позволяло достигать скоростей в 26–27,7 узлов (самый медленный в серии – «Бойкий», самый быстрый – «Бодрый») при большом водоизмещении и меньшей на 300 л.с., нежели у «китов», мощности машин (5700 л.с.). Расположение механизмов было линейным. Однако запас хода при большем в сравнении с другими эсминцами водоизмещении был совсем невелик: 1000 миль 14-узловым экономическим ходом (в реальной эксплуатации, по данным Н.Н. Афонаина, 1200 миль 12-узловым ходом). Если в 1-й Тихоокеанской эскадре это не было критичным фактором, то во 2-й Тихоокеанской эскадре с учетом длительных переходов данное обстоятельство сыграло недобрую службу «невкам» в Цусимском сражении. В частности, «Быстрый» в первый день боя, 14 мая 1905 года, «сжег» весь уголь, а во второй день не успел в боевых условиях перегрузить топливо с крейсера «Светлана», в результате чего вынужден был выбраться на корейский берег, дошел до которого лишь после сжигания в топках всего, что могло гореть. Вооружались корабли аналогично предыдущему типу: одно 75-мм орудие, пять 47-мм пушек, три 381-мм торпедных аппаратах и шесть торпед на борту. Однако решение разместить один аппарат неподвижно в форштевне (см. рис. 19) является по меньшей мере спорным: выигрыш в водоизмещении был невелик, изготовление упрощалось незначительно, однако возможности применения его в бою ограничивались весьма существенно, усиливая вооружение корабля лишь на бумаге.

Можно констатировать, что отечественные эсминцы как с инженерной, так и с эксплуатационной точек зрения оказались не только не лучше, но, по общему признанию, даже хуже зарубежных аналогов. Главным недостатком (помимо «стандарта» в вооружении, который был применен на всех эсминцах «Программы для нужд Дальнего Востока» и о чем будет сказано ниже) «невок» является крайняя степень небрежности исполнения и «нецелесообразная» экономия. Прежде всего это касалось электрики: провода были одножильными и по большей части даже не заизолированными, защита электроприборов от морской воды была символической. Заказ на десять кораблей оказался для Невского завода непосильным, в результате чего работы проводились в спешке, а часть деталей приходилось заказывать за рубежом. Надежностью корабли данного типа отнюдь не отличались, что в полной мере показал переход обоих «буйных» с Балтики на Дальний Восток, однако по окончании неспешного длительного годового ремонта эсминцы использовались очень активно и результативно. К положительным качествам следует отнести относительно удобные условия для экипажей и просторные кочегарки, а также приспособленность к эксплуатации в холодных условиях, чем они выгодно отличались от «соколов».

Также по «Программе для нужд Дальнего Востока» были построены и три эсминца типа «Грозный» (1904) – дальнейшие развитие судов типа «Буйный», однако они не входили в 1-ю Тихоокеанскую эскадру и стали участниками Цусимской битвы, поэтому их анализ остается за пределами данной статьи.

Завершив исследование характеристик отечественных эсминцев, перейдем к краткому описанию японских судов аналогичного класса.

Понимая необходимость «больших миноносцев» и убедившись в их эффективности в Японо-китайскую войну, адмиралы Тейкоку Кайгун в «Программе усиления флота 1896 года» определили тактико-технические характеристики своих будущих эсминцев. Заказ, разумеется, был размещен в Великобритании, причем двум конкурирующим между собой фирмам: шесть кораблей (тип «Икадзути»/«Сазанами») должна была строить верфь Ярроу (район Поплар, Лондон), шесть (тип «Муракумо»/«Синономэ») – верфь Джона Торникрофта (район Чизик, Лондон). Прежде всего, японские моряки сделали ставку на скорость – она стала наиболее общей чертой эсминцев Тейкоку Кайгун. Проектные 30 узлов максимальной скорости на мерной миле превзошли все корабли. Однако в реальной эксплуатации скорость всех указанных кораблей не превышала 26–28 узлов. Сложно сказать, в чем именно крылась проблема: или в «тепличных» заводских условиях контрольного пробеге, или в некачественном буром угле, которым снабжались японские эсминцы в боевых условиях, или в слабых физических кондициях японских кочегаров, но несомненно одно: каких-либо реальных преимуществ проектные скоростные характеристики японских судов перед русскими кораблями аналогичного класса не дали, в отличие от прекрасного вооружения (Патянин, 1998; 4).

Что касается двойных названий указанных типов, то, как и в случае с русскими «китами», головные корабли (первое название) обеих серий были спущены на воду позже своих сестершипов (второе название); в данной статье мы ориентируемся на имя головного корабля.

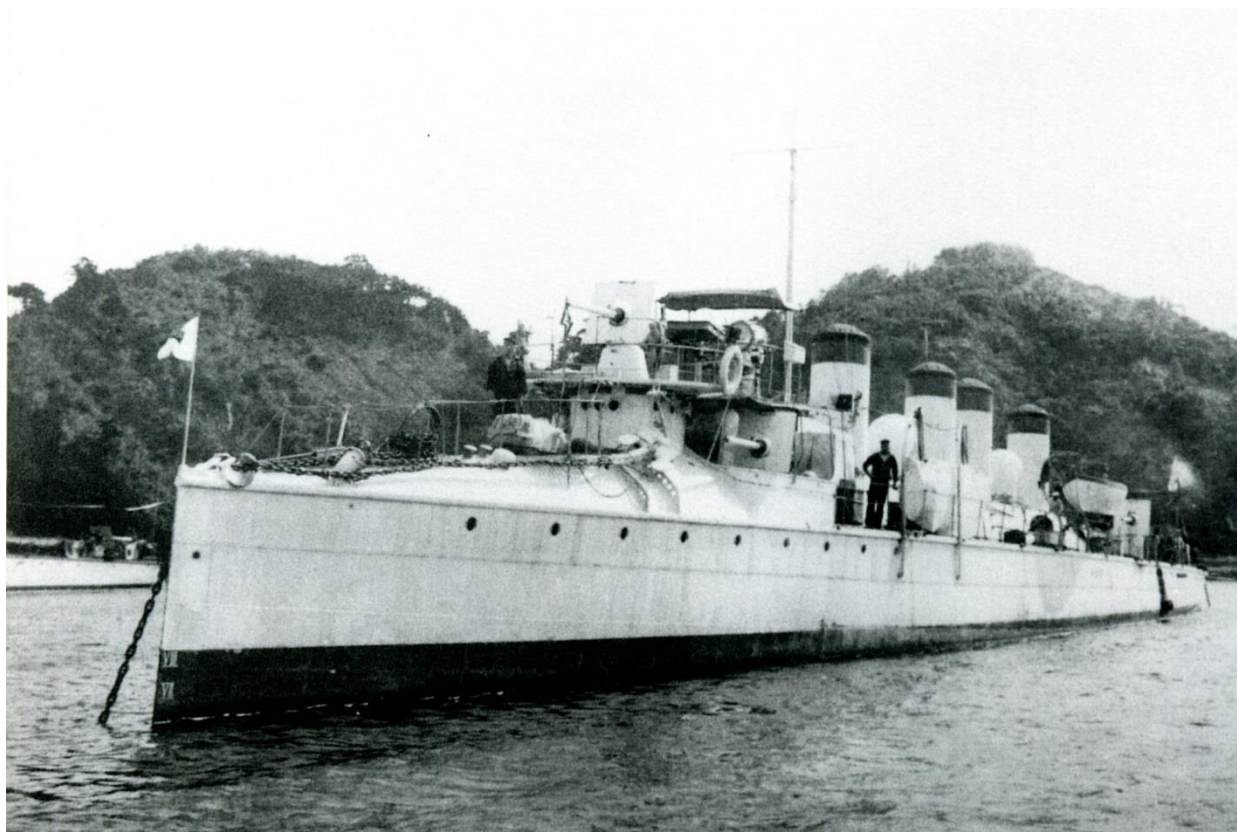


Рис. 20. Эсминцы типа «Икадзути» / «Сазанами» (1898–1899) оказались настолько сбалансированы, что дальнейшая модернизация оказалась по факту невозможной, а высокая на испытаниях скорость никогда не достигалась на практике

Начнем с типа «Икадзути» (1898–1899) как наименее удачных, на наш взгляд, эсминцев Тейкоку Кайгун. Предприимчивый основатель компании Альфред Ярроу с детства обожал быстроходные суда и, безусловно, знал в этом деле толк, проектируя не только обводы и компоновку эсминцев, но и машины с котлами, которые пользовались огромным спросом в мире. Данный тип эсминцев, помимо головного, состоял из «Инадзума», «Нидзи», «Акебоно», «Оборо» и «Сазанами» – серия была названа в честь различных небесных явлений.

Полное водоизмещение «Икадзути» было 420 тонн, стандартное – 310 тонн. Для достижения максимума скорости при минимуме водоизмещения и мощности соотношение длины к ширине было необычайно высоким – более 11 к 1, что у современников вполне закономерно вызывало вопросы к прочности судна, особенно с учетом того, что набор и обшивка собирались из тонкой 4–5-миллиметровой мягкой стали. Две машины при четырех котлах давали 6000 л.с., что было достаточно для достижения проектных 30 узлов скорости. Однако на мерной миле почти все корабли превысили ее, а «Нидзи» и вовсе развил 31,15 узла, за что Ярроу получил премию. Вместе с тем, как уже указывалось, на практике подобные скорости не были достигнуты ни разу. Более того, проектная невероятная дальность плавания в 3000 миль 10-узловым ходом в реальности оказалась в два, а порой и в три раза хуже. «Хлипкость» корпуса влекла за собой сильную вибрацию на высоких скоростях, однако в целом живучесть кораблей типа «Икадзути» на практике оказалась не хуже, чем у значительно более «прочных» русских аналогов.

Вооружение представляло из себя пресловутый «стандарт» и включало одно 76-мм орудие системы Армстронга и пять 57-мм орудий системы Гочкиса, а также два 450-мм торпедных аппарата Уайтхеда и с четырьмя торпедами.

Проект «Икадзути» оказался настолько сбалансированным, что попытки улучшения первоначальных характеристик могли оказаться фатальными. Речь идет, прежде всего, об установке второго 76-мм орудия на юте корабля. На данном типе его не устанавливали, так как, вероятно, боялись утяжелять конечности, дабы корабль не разломился на волне пополам. Без учета разницы в боеприпасах эти корабли в реальной эксплуатации вполне можно назвать тождественными русским крупным эсминцам («соколы» с их более слабым вооружением и значительно меньшим водоизмещением, разумеется, являются исключением), ибо абсолютно никаких преимуществ, на наш взгляд, не имели.

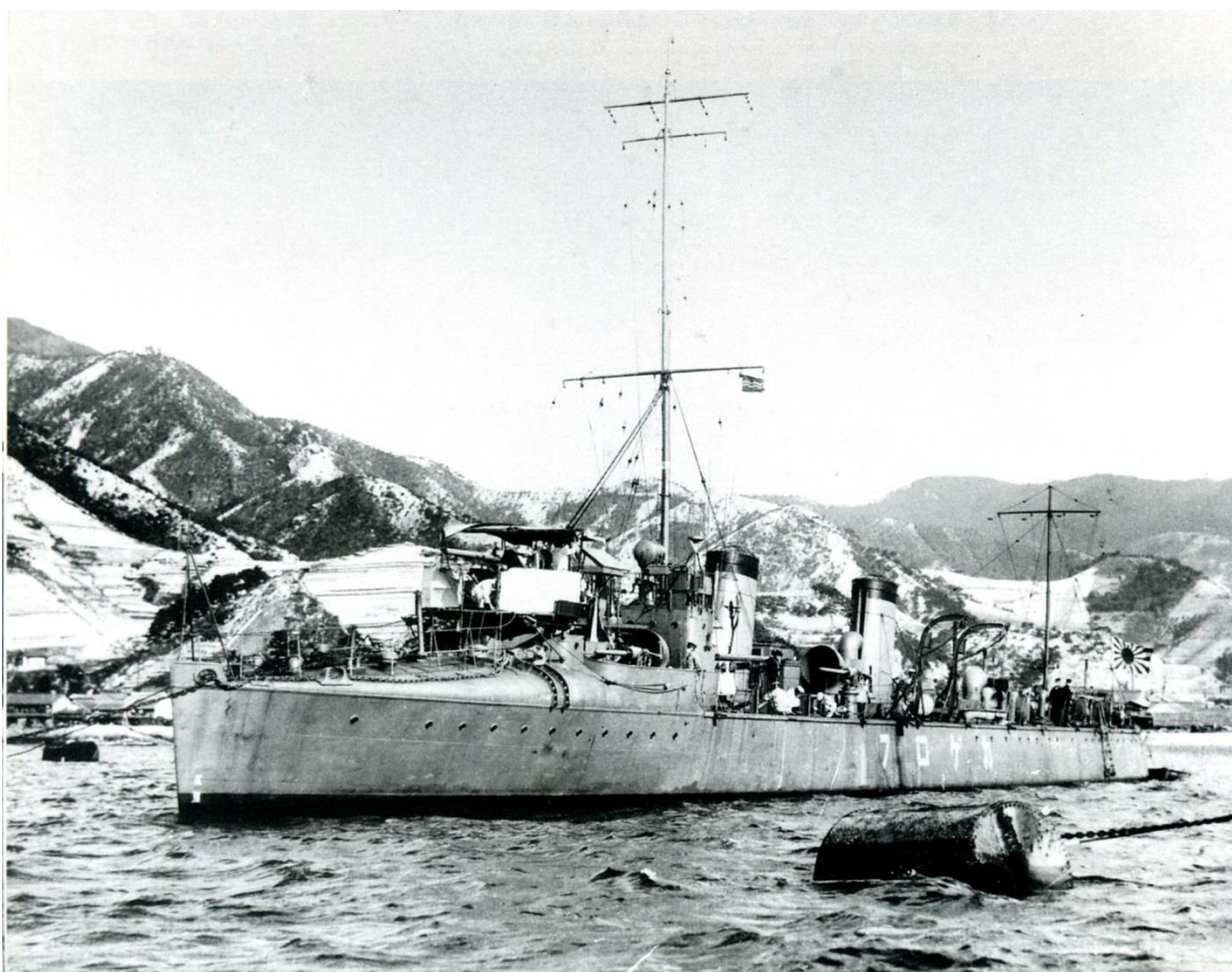


Рис. 21. Эсминцы типа «Муракумо» / «Синономэ» (1898–1900) получились значительно более удачными, чем «Икадзути», и после модернизации превосходили по мощности корабли русского флота аналогичного класса

Джон Торникрофт, по нашему мнению, с задачей справился значительно лучше: его творение, ставшее типом «Муракумо» (1898–1900), оказалось куда более «продвинутым» и в плане заводских характеристик, и в отношении возможностей для модернизации. Помимо головного, он включал в себя эсминцы «Синономэ», «Югири», «Сирануи», «Кагэро», «Усуго», также названные в честь явлений природы.

Корабли имели меньше, чем «Икадзути», водоизмещение: полное 367 тонн, стандартное 275 тонн. Соотношение к длине было аналогично предыдущему типу: длина судна была 67,7 м, ширина – почти 6 м при осадке «пустого» корабля 1,7 м. Две паровые машины, но при трех котлах давали 5800 л.с. и максимальную проектную скорость в 30 узлов. Котлы, спроектированные Торникрофтом оказались более эффективными и компактными (невысокими), чем Ярроу. Это позволило сгруппировать дымоходы в две трубы, сделать силуэт корабля более низким и, соответственно, менее заметным, а также существенно понизить центр тяжести, что положительно сказалось на остойчивости. Также все корабли серии не только не достигли, но и смогли превзойти контрактную скорость, а с учетом лучшей мореходности в реальной эксплуатации их скорости также были выше, чем у «Икадзути». Не случайно именно «Муракумо» японцы выбрали в качестве прототипа для эсминцев собственного производства.

Первоначально вооружение типа «Муракумо» было стандартным: одно 76-мм и пять 57-мм орудий при двух однотрубных 450-мм торпедных аппаратах в поворотных тумбах и четырех торпед на борту. Однако с началом войны японское адмиралтейство осознало необходимость усиления артиллерии, и в начале 1904 года ютовую 57-миллиметровку заменили на 76-мм орудие, так как развесовка корабля и прочность корпуса позволяли пойти на такой шаг, что заметно усилило мощь корабля, и в такой конфигурации японские эсминцы получили заметное преимущество над российскими.

Однако в боевых условиях шансы распределились поровну, что со всей наглядностью проявилось в Цусимском сражении, где имели место дуэльные противостояния, ибо сравнивать бои с артурскими эсминцами было бы несправедливо: бой со «Страшным» и «Стерегущим» был при

подавляющем численном превосходстве японской стороны, а бой ночью 26 февраля 1904 года «четыре на четыре» был настолько скоротечен, что не позволяет сделать какие-либо полновесные выводы (в этом бою участвовали не «муракумо» и «икадзути», а их «потомки» – более поздние типы эсминцев «Сиракумо» и «Акацуки»; в этом бою эсминец «Выносливый» вместе с командиром отряда каперангом Н.А. Магусевичем едва не погиб; японская же сторона понесла существенно больший урон (Кокцинский, 2002; 430), в том числе в результате успешной торпедной атаки «Властного», но без потери судов. При Цусиме же обладающий теоретически более высокой скоростью «Муракумо» не смог догнать «Быстрого»; «Кагэро» безуспешно преследовал «Грозного» и, согласно русским источникам, полученные им значительные повреждения заставили отказаться от преследования. «Сирануи» же смог одолеть однотипного с «Грозным» «Громкого», но, правда, лишь после того, как у последнего кончились уголь и боеприпасы, в результате чего сама команда затопила корабль (в этом бою более тихоходный «по паспорту» «Громкий» – 25,8 уз. – сумел на короткое время оторваться от «Сирануи», и лишь нехватка угля и измотанность до предела кочегарной команды заставили русских моряков вступить в бой). Поэтому говорить о каком-либо решающем преимуществе, особенно в случае преследования, когда вести огонь в состоянии лишь носовое орудие, не приходится.

Не успели на Яроу спустить на воду эсминцы «Икадзути», как Тейкоку Кайгун заказало еще два корабля, но с увеличением скорости до 31 узла. Тип получил название «Акацуки» (1901–1902), помимо головного включая и систершип «Касуми» (1902). Корабли были построены на новом месте, так как к этому времени верфь Яроу переехала из Лондона в район Клайдбенка близ г. Глазго, недалеко от верфи братьев Томпсон.

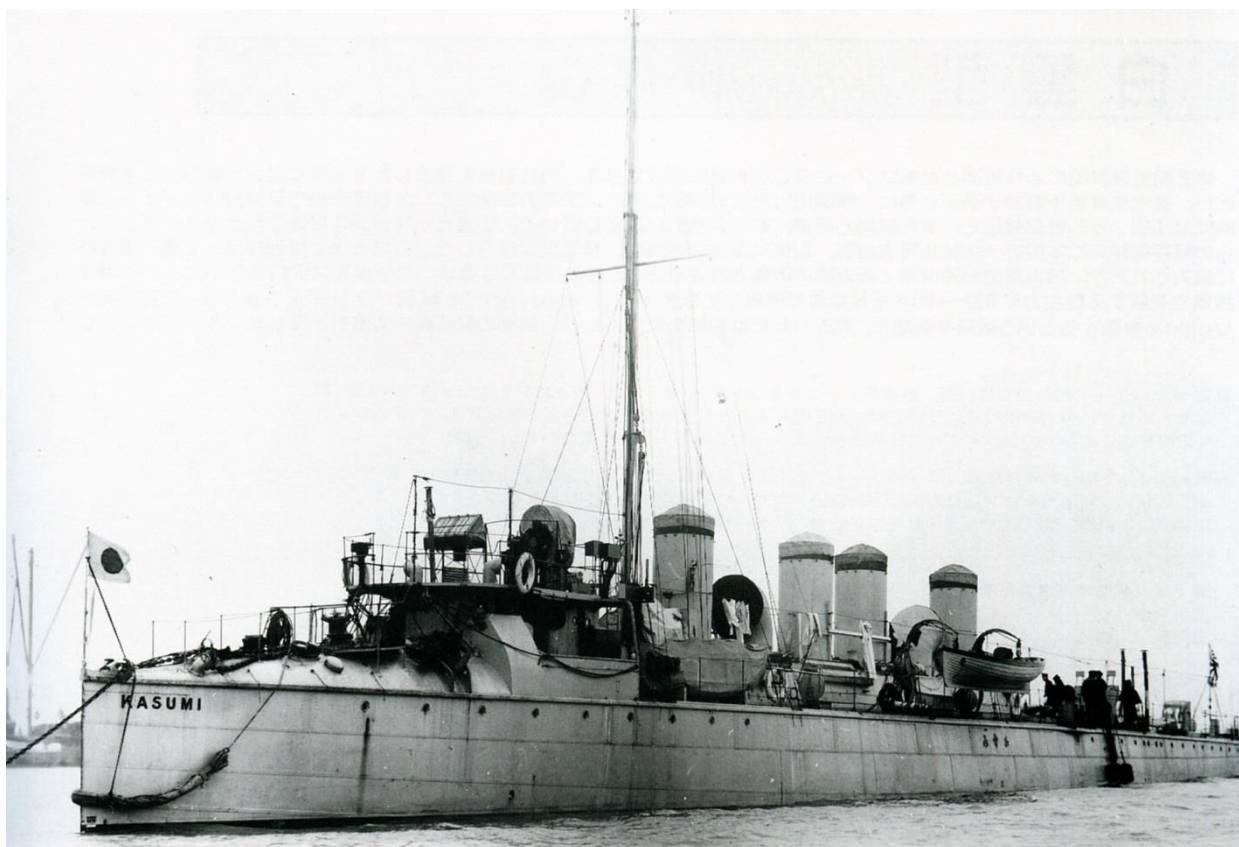


Рис. 22. Эсминцы типа «Акацуки» (1901–1902) стали наиболее быстроходным и боеспособным типом кораблей данного класса в японском флоте; именно они торпедами вывели из строя «Цесаревича» и «Палладу» в первую ночь войны (на фото – систершип «Касуми»)

Полное водоизмещение осталось на уровне «Икадзути» (422 тонны), однако стандартное выросло с 312 до 369 тонн, прежде всего за счет запасов воды и угля, так как машины стали более мощными и в то же время более экономичными. Они развивали до 6500 л.с., позволив на мерной миле слегка превысить порог в 31 узел. Благодаря экономии на «расходниках», корпус стал мощнее, в том числе и из-за некоторого уменьшения соотношения длины к ширине. Вооружение было стандартным, но с началом войны количество «трехдюймовок» увеличили до двух, как на типе «Муракумо». Вместе с тем живучесть и качество разделения на водонепроницаемые переборки

вызывают сомнения, так как головной «Акацуки», подорвавшись на русскойmine 4 мая 1904 года, затонул почти мгновенно.

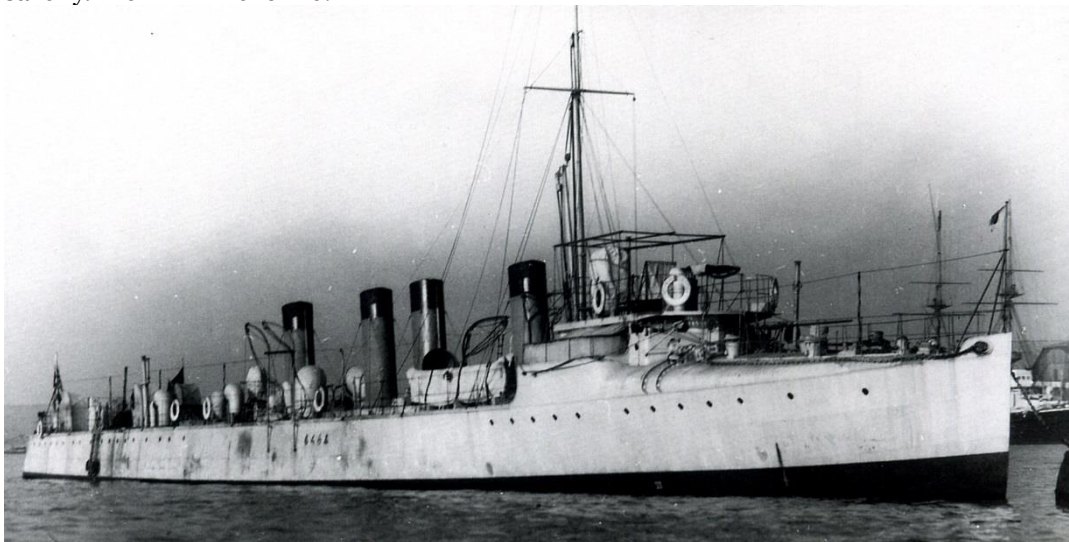


Рис. 23. Тип «Сиракумо» (1901–1902) стал улучшенным «Муракумо» и всецело соответствовал типу «Акацуки» как наиболее боеспособному эсминцу Тейкоку Кайгун к началу Русско-японской войны

«Муракумо» также «пустил корни»: по примеру с Ярроу, Торникрофту также заказали два улучшенных корабля, который выделили в самостоятельный тип – «Сиракумо» (1901–1902), включающий, помимо головного, систершип «Асасио» (1902). Аналогично с «Акацуки» проект предусматривал повышение скорости до 31 узла. Прежде всего изменился силуэт, который теперь соответствовал «четырёхтрубному стандарту» эсминцев японского флота. Водоизмещение осталось в пределах 322–428 тонн (стандартное и полное, соответственно) при уменьшенном соотношении длины к ширине. Значительно увеличилась мощность машин (с 5800 до 7000 л.с.; на испытаниях «Асасио» выдал 7224 л.с.), в результате чего увеличилась скорость и длина полубака, что положительно сказалось на ходовых качествах. Как и на предыдущем типе, количество орудий «главного калибра» довели до двух. Оба корабля участвовали в нападении на артурскую эскадру в ночь на 27 января 1904 года и торпедами повредили «Ретвизан».

Можно предположить, что живучесть «сиракум» была выше, чем у «акацук», так как «Асасио» в упомянутом бою 26 февраля 1904 года получил попадание торпедой (вторая торпеда чудом прошла мимо в метре от борта), не считая нескольких попаданий снарядами, и «утонул» лишь в фантазиях Матусевича (в его рапортах корабль значился погибшим, ибо в воде «сидел кормой по верхнюю палубу» и подавал сигналы бедствия своим судам). Вполне возможно, дело лишь в удаче; источников по этому вопросу практически нет, так как сами японские моряки крайне неохотно и немногословно вспоминали этот бой...

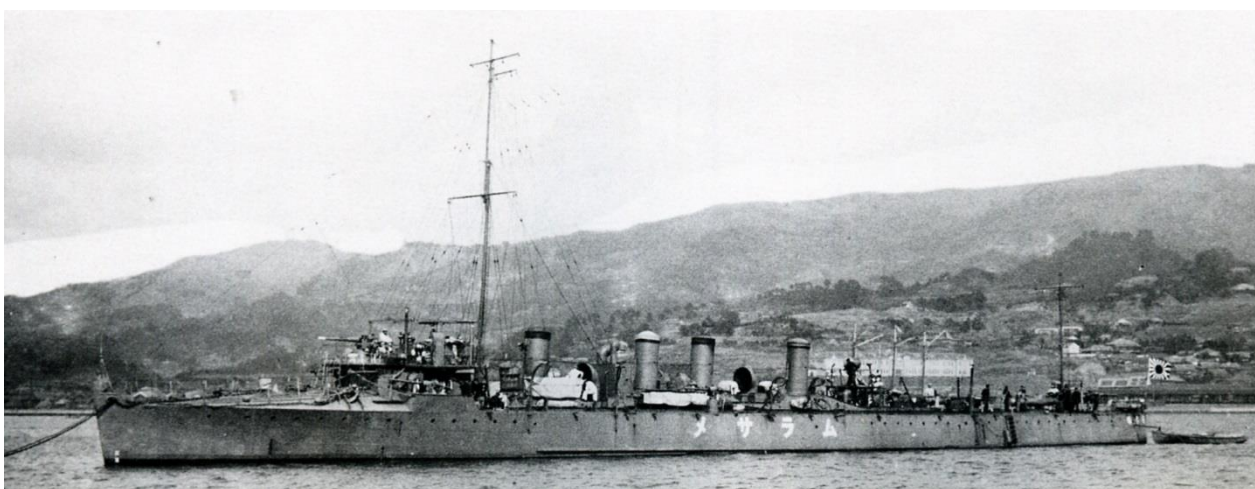


Рис. 24. Эсминцы типа «Харусамэ» (1902–1903) стали японской версией творений Торникрофта, однако по своим качествам они оказались значительно хуже прототипа (фото по состоянию на 1919 год)

Как уже говорилось выше, японское адмиралтейство задействовало и собственные мощности в полной мере, заложив на верфях в г. Йокосука и г. Куре корабли типа «Харусамэ» (1902–1903); прототипом стал тип «Муракумо». Однако к началу войны подоспели лишь четыре «йокосукских» эсминца: головной, «Мурасамэ», «Хаятори», «Асагири».

Японцы постарались максимально локализовать производство; в частности, для эсминцев были созданы тонкотрубные котлы типа «Кампон», которые должны были значительно быстрее поднимать пары; однако новые котлы были больше, в результате чего корабли получились длиннее, шире и тяжелее прототипа.

Длина судна составляла 71,4 м, ширина 6,57 м, осадка при стандартном водоизмещении без киля 1,83 м. Водоизмещение полное и стандартное составляло, соответственно, 435 и 375 тонн – тип «Харусамэ» был самым крупным из эсминцев противоборствующих сторон в Русско-японской войне. Однако некачественная сборка и отсутствие опыта в создании машин привели к значительному недобору мощности – 5250 л.с. (против проектных 6000 л.с.), но недобор максимальной проектной скорости в 29 узлов оказался ничтожным – всего 0,05 узла, поэтому можно смело утверждать, что качество силовой установки на скорость не повлияло.

«Харусамэ» были не только наиболее «тяжелыми», но и наиболее мощно вооруженными «со стапеля» эсминцами этой войны: по проекту прямо предусматривались две 76-мм пушки при четырех 57-миллиметровках и двух 450-мм однетрубных торпедных аппаратах, которые, как и на прототипе, устанавливались линейно в кормовой части в поворотных тумбах.

Корабли данного типа активно использовались на протяжении всей войны, участвовали в обоих генеральных сражениях; один корабль («Хаятори») подорвался на mine у Порт-Артура 3 сентября 1904 года и затонул.

Завершив описание эскадренных миноносцев сторон, попробуем проанализировать их положительные и отрицательные стороны.

Начнем с недостатков отечественных судов этого класса. Главным недостатком, но только не кораблей, а русского адмиралтейства и приданных ему «стратегических» учреждений типа ГМШ и МТК, на наш взгляд, следует признать отсутствие в номенклатуре боеприпасов осколочно-фугасных и сегментных снарядов для 3-дюймовых (75-миллиметровых) орудий. Единственный доступный тип снарядов – бронебойный – не имел значительного количества взрывчатого вещества для нанесения сколь-либо серьезного вреда по небронированной цели, каковыми в основном и являлись эсминцы, миноносцы и катера Тейкоку Кайгун. 50 граммов пироксилинового заряда едва хватало для того, чтобы «развалить» 4,9-килограммовый снаряд на части, а порой срабатывание приводило лишь к выбросу взрывателя – подрывающей стальной трубки (см., напр., [Афонин, 2005а; 20](#)). Более того, тугие взрыватели не срабатывали при встрече с тонкой обшивкой японских эсминцев, «прошивая» корабль, не разорвавшись; принятые же на русском флоте «замедлители», рассчитанные на взрыв внутри корабля, имели слишком большое время срабатывания, в результате чего снаряд зачастую взрывался над морем, пробивая корабль насквозь. И если для бронированных целей русские бронебойные снаряды были достаточно грозным оружием (что вполне может подтвердить сражение в Желтом море), то для легких кораблей они оказались, по сути, безопасны.

Японские же адмиралы предусмотрели подобную ситуацию. Мало того, что снаряды к японским трехдюймовкам были на 800 грамм тяжелее, они еще и содержали намного больше (не только в удельном, но и в процентном соотношении к весу боеприпаса) взрывчатого вещества – «шимозэ», которое, к тому же, как по бризантности, так и по фугасности значительно превосходило применяемый в русском флоте более стабильный, но более слабый влажный пироксилин. Поэтому почти все артиллерийские сражения эсминцев в Русско-японской войне проходили для японских кораблей фактически безнаказанно: даже в высшей степени отважно сопротивлявшиеся превосходящим силам «Страшный» и «Стерегающий» не смогли нанести сколь-либо значимого урона противнику при наличии зафиксированных японцами попаданий (либо имеет место сокрытие фактов причинения вреда, чем японская сторона в эту войну особенно «прославилась»), в то время как японским кораблям с их «сильновзрывчатыми» боеприпасами достаточно было лишь одного–двух попаданий в центральную часть корпуса для повреждения силовой установки и, соответственно, замедления и/или обездвиживания противника (а именно скорость была главным преимуществом торпедного корабля).

Другое важное упущение русских морских стратегов – недостаточность артиллерийского вооружения, которая заключалась в отсутствии второго ютового 75-мм орудия. По опыту войны даже на «маленьких» «соколах» нашлось место для второй «трехдюймовки» вместе трех бесполезных к тому моменту 47-мм пушек Гочкиса, чем значительно усилили практически все характеристики артиллерии, кроме веса залпа в минуту, однако поражающая способность боеприпасов многократно компенсировала это обстоятельство; более «тяжелые» «киты», «невки» и «форели» вполне безболезненно могли нести вторую «трехдюймовку» (а вместо одного поворотного торпедного аппарата, представляется, даже и третью), особенно с учетом того, что объем переделок был минимален. Японское же адмиралтейство практически сразу после начала боевых действий осознало необходимость усиления артиллерии эсминцев и весьма оперативно претворило данную идею в жизнь.

И, наконец, применяемые Тейкоку Кайгун 450-миллиметровые торпеды Уайтхеда были неизмеримо мощнее (вес взрывчатого вещества был на 30 % больше) и «дальнобойнее» русских 381-миллиметровых торпед¹ без существенной потери в скорости движения (28 узлов против 30). Те редчайшие случаи, когда торпедная атака русских кораблей оказывалась успешной (в частности, в случае с попаданием в «Асасио»), лишняя 1/3 заряда вполне могла сыграть решающую роль в потоплении противника.

Также война показала совершенную бесполезность таранного форштевня, применяемого на русских кораблях, а также носового неподвижного торпедного аппарата на «невках».

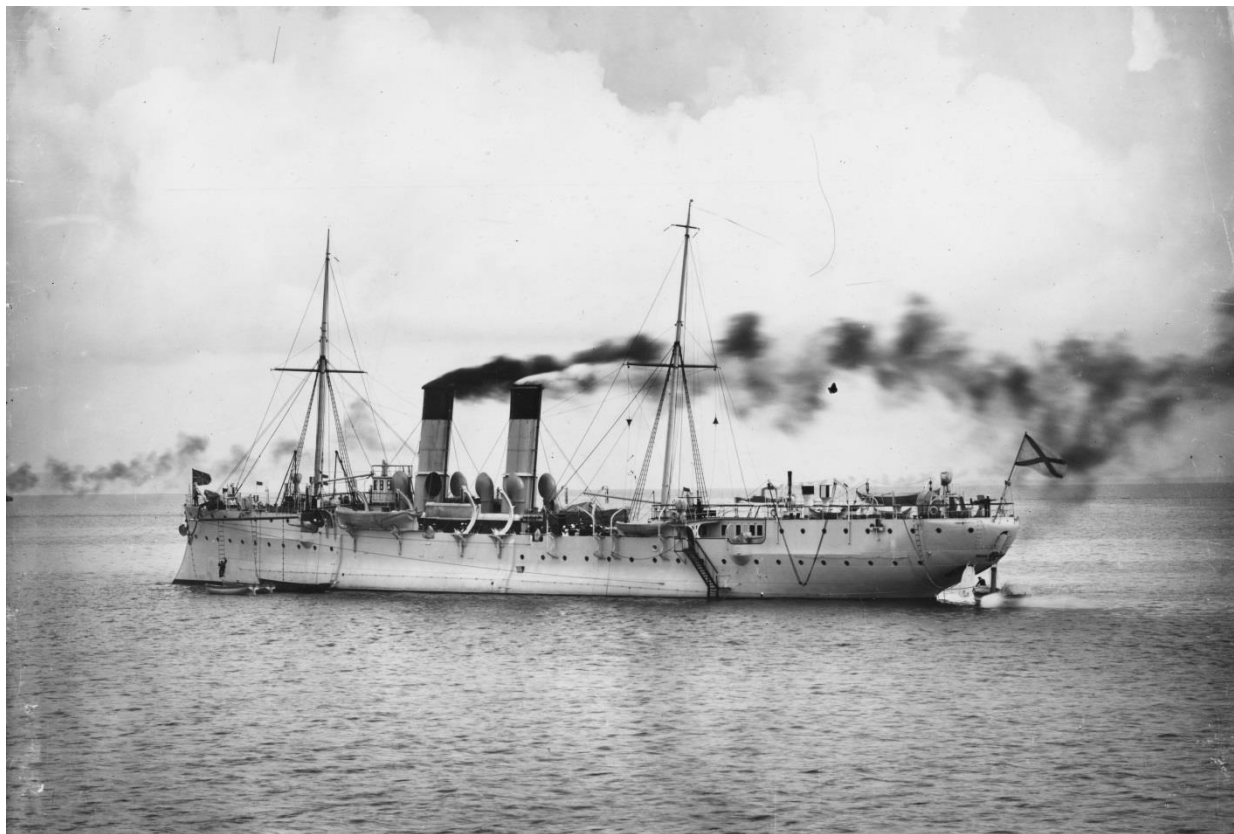


Рис. 25. «Транспорты» (минные заградители) типа «Амур» (1898) в итоге стали самыми эффективными судами русского флота; головной корабль серии (на фото) принес ущерба противнику больше, чем все остальные боевые корабли, вместе взятые, отправив на дно линкоры «Хатсусе» (1899) и «Яшима» (1897)

Наконец, нельзя не отметить класс вспомогательных, но наиболее результативных (применительно к русскому флоту) судов, а именно – минных заградителей. В 1-й Тихоокеанской эскадре с учетом возможного оборонительного характера войны специализированных заградителей было два – минные транспорты типа «Амур» (1898): головной корабль и «Енисей» (1898). В Русско-японскую войну еще не было термина «заградитель» (появится в 1907 году), и поэтому корабли данного класса назывались «транспорты». Разумеется, корабли закладывались по программе 1898 года. Водоизмещением почти в 2500 тонн при длине 92,7 м, ширине почти 15 м и осадке 4,4 м корабль мог принимать до 450 мин заграждения, а применение безпарового брашпиля и Т-образного направляющего рельса (так называемый «минный кран») позволяло осуществлять постановку значительно быстрее. Это обстоятельство также способствовало удачной постановке 2 мая 1905 года, когда на «свежевыставенных» минах подорвались два японских линейных корабля: один из наиболее сильных эскадренных броненосцев Тейкоку Кайгун «Хатсусе» (1899) и несколько устаревший, но весьма мощный (по крайней мере превосходящий отечественные «пересветы») броненосец «Яшима» (1897); главной же составляющей успеха стала смелость командира «Амура» капитана II ранга Н.А. Иванова 6-го², который ослушался приказа В.К. Витгефта и, пользуясь туманом,

¹ В данном случае речь идет о наиболее «продвинутых» 15-дюймовых русских торпедах типа «Л», построенных по проекту Лесснера.

² В русском флоте однофамильцы именовались также и «порядковыми номерами» для исключения путаницы.

осуществил минную постановку значительно дальше обозначенных в задании зон. «Амуры» при своем огромном запасе мин имели весьма приличную скорость в 17,4 узла и дальность плавания в 3600 миль экономическим 10-узловым ходом. Для защиты от легких кораблей противника (а основным соперником минзагов стали эсминцы) корабль имел пять 75-мм Канэ и семь 47-мм пушек Гочкиса.

Как бы то ни было, но эффективность специализированных минных заградителей Русско-японская война показала в полной мере: этот класс кораблей стал активно развиваться во всех крупных (и не очень) флотах мира, заняв свое почетное место в военно-морских силах.

5. Заключение

1. Подытоживая результаты, прежде всего необходимо определиться с принадлежностью японских кораблей к определенному рангу, так как и в источниках, и в научной литературе данные разнятся и вопрос, на наш взгляд, является дискуссионным. Наиболее удобной нам представляется британская классификация, основанная на водоизмещении. Таким образом, в соответствии с ней первоклассных легких (бронепалубных) крейсеров у Тейкоку Кайгун не было. Зато было несколько великолепных второранговых (которые в некоторых источниках и исследованиях относят к перворанговым); основаны они на британском проекте «Такасаго» и включали, помимо «британца», еще и суда американской постройки: «Касаги» и «Читосэ». Суда этого типа при меньшем водоизмещении, чем русские первоклассные «бронепалубники», были ненамного слабее самых лучших образцов («Богатырь», «Аскольд») и при этом значительно, на наш взгляд, превосходили крейсера I ранга отечественного производства типа «Диана». Попытка Японии скопировать английские крейсера и построить их собственными силами успехом не увенчалась: корабли местной постройки значительно уступали как по своим тактико-техническим характеристикам, так и качеству изготовления своим прототипам. Тип «Нийтака» мы отнесли к второранговым кораблям по причине превышающего 3 тысячи тонн водоизмещения. Третьеранговыми кораблями стали легкие (менее 3 тысяч тонн) крейсера, в том числе и устаревший, но великолепный по своим характеристикам даже в 1904 году броненосный «Чиода».

Все легкие крейсера (особенно типов «Такасаго» и «Нийтака») очень активно и эффективно использовались во время войны, став одними из самых полезных для японского флота судов. В этом оказалось их коренное отличие от русских первоклассных бронепалубных рейдеров, которые свои концептуальные задачи по «уничтожению торговли» выполнить не смогли.

2. В Русско-японскую войну значительная нагрузка по прибрежной разведке, постановке минных заграждений, досмотре транспортов, конвойной и посыльной службе легла на легкие минные силы или так называемые эсминцы. Именно эта война в полной мере раскрыла необходимость развития данного класса в сторону усиления скоростных и огневых качеств.

В целом реальные тактико-технические характеристики японских (британская школа кораблестроения) и русских эсминцев (британская, германская и русская школы судостроения) были схожи. Однако японские адмиралы и здесь оказались прозорливее, угадав тенденцию «эсминцестроения» в сторону увеличения водоизмещения и артиллерийского вооружения. В даже дуэльных противостояниях кораблей данного класса победа чаще оказывалась на стороне японских эсминцев. Между тем по эффективности и количеству боевых выходов русские эсминцы (особенно «соколы» и «киты») проявили себя с самой лучшей стороны; «соколы», на наш взгляд, и вовсе стали прекрасным примером соотношения «цена (водоизмещение)/качество». Однако на равных бороться с японским типом «Муракумо» и «Икадзути», которых сразу после начала боевых действий довооружили второй «трехдюймовкой», «соколы» уже просто не могли.

3. Также Русско-японская война в полной мере показала важность создания специализированных минных заградителей, которые в условиях оборонительной стратегии стали самым эффективным классом кораблей русского флота.

Литература

[Афонин, 2005a](#) – *Афонин Н.Н.* Эскадренные миноносцы типа «Касатка» (1898–1925). Самара: АНО «Истфлот», 2005.

[Афонин, 2005b](#) – *Афонин Н.Н.* «Невки»: эскадренные миноносцы типа «Буйный» и его модификации. СПб.: ЛеКо, 2005.

[Афонин, Балакин, 2000](#) – *Афонин Н.Н., Балакин С.А.* «Внимательный» и другие (порт-артурские миноносцы зарубежной постройки) // *Морская коллекция*. 2000. № 5.

[Афонин, Балакин, 2004](#) – *Афонин Н.Н., Балакин С.А.* Миноносцы типа «Сокол» // *Морская коллекция*. 2004. № 2 (059).

[Балакин, 1993](#) – *Балакин С.* Оружие против своих // *Моделист-конструктор*. 1993. № 3.

[Балакин, 2004](#) – *Балакин С.А.* Морские сражения Русско-японской войны 1904–1905. М.: «Моделист-конструктор», 2004.

[Балакин, 2009](#) – *Балакин С.А.* Крейсера типа «Диана»: внешние различия и модернизации // *Морская кампания*. 2009. № 2 (23). С. 56-63.

- Бережной, 2002 – *Бережной С.С.* Крейсера и миноносцы: Справочник. М.: Военное издательство, 2002.
- Брокгауз, Ефрон, 1890–1907 – Японско-русская война 1904–1905 г. // Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона: в 86 т. (82 т. и 4 доп.). СПб., 1890–1907.
- Бубнов, 1907 – *Бубнов М.В.* Порт-Артур. Воспоминания о деятельности 1-й Тихоокеанской эскадры и морских команд на берегу во время осады Порт-Артура в 1904 г. СПб., 1907. 292 с.
- Быков, 2003 – *Быков П.Д.* Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия на море. 2-е изд. М.: Эксмо, 2003. 672 с.
- Врангель, 1911 – *Врангель Ф.Ф.* Вице-адмирал С.О. Макаров. СПб., 1911.
- Золотарев, Козлов, 2004 – *Золотарев В.А., Козлов И.А.* Три столетия Российского флота, XIX – начало XX века, глава Русско-японская война 1904–05 г. М.: АСТ, 2004.
- Истина о Русско-японской морской войне, 1907 – Истина о Русско-японской морской войне. Т. 1. СПб.: Изд. отца инж. Е.С. Политовского, 1907 [Электронный ресурс]. URL: <https://search.rsl.ru/ru/record/01003527144>
- Каторин, 2008 – *Каторин Ю.Ф.* Крейсера. Часть 1. СПб.: Галерея-Принт, 2008.
- Кокцинский, 2002 – *Кокцинский И.М.* Морские бои и сражения Русско-японской войны, или причина поражения: кризис управления. 2-е изд. Фонд Андрея Первозванного, 2002.
- Костенко, 1955 – *Костенко В.П.* На «Орле» в Цусиме. Л.: Судпромгиз, 1955.
- Лихачев, 2004 – *Лихачев П.В.* Эскадренные миноносцы типа «Форель» (1898–1925). СПб.: АНТТ-Принт, 2004.
- Мельников, 1983 – *Мельников Р.М.* Крейсер «Варяг». М.: Судостроение, 1983.
- Мельников, 2005 – *Мельников Р.М.* Минные крейсера России (1886–1917). СПб.: Издатель М.А. Леонов, 2005.
- Мультиатули, Залесский, 2015 – *Мультиатули П.В., Залесский К.А.* Русско-японская война 1904–1905 гг. М.: Российский институт стратегических исследований, 2015. 816 с.
- Надеждин, 1987 – *Надеждин Ф.* Эсминец «Скорый» // Моделист-конструктор. 1987. № 9.
- Ненахов, 2006 – *Ненахов Ю.Ю.* Энциклопедия крейсеров 1860–1910. Минск: Харвест, 2006.
- Новиков, Сергеев, 2009 – *Новиков В., Сергеев А.* Богини Российского флота. «Аврора», «Диана», «Паллада». М.: ЭКСМО, 2009.
- Новиков-Прибой, 1977 – *Новиков-Прибой А.С.* Цусима. М.: «Просвещение», 1977.
- Патянин, 1998 – *Патянин С.В.* Эскадренные миноносцы и миноносцы Японии (1879–1945 гг.). СПб., 1998.
- Пикуль, 1989 – *Пикуль В.С.* Крейсера. М.: «Просвещение», 1989.
- Полутов, 2009 – *Полутов А.В.* Десантная операция японской армии и флота в феврале 1904 г. в Ичхоне. Владивосток: Русский остров, 2009.
- Семенов, 1906 – *Семенов В.И.* Бой при Цусиме. СПб.: Тип. Т-ва М.О. Вольф, 1906.
- Семенов, 1907 – *Семенов В.И.* Расплата. СПб.: Тип. Т-ва М.О. Вольф, 1907.
- Семенов, 1910 – *Семенов В.И.* Цена крови. СПб.–М.: Тип. Т-ва М.О. Вольф, 1910.
- Семенов, 1911 – *Семенов В.И.* Флот и Морское ведомство до Цусимы и после. М.–СПб., 1911. 112 с.
- Скворцов, 2003 – *Скворцов А.В.* Крейсер II ранга «Боярин». СПб: Гангут, 2003.
- Скворцов, 2005 – *Скворцов А.В.* Крейсера «Диана», «Паллада», «Аврора». СПб.: ЛеКо, 2005.
- Советская историческая энциклопедия, 1962–1976 – Советская историческая энциклопедия. В 16 т. М.: «Советская энциклопедия», 1961–1976. Т. 1. С. 379.
- Степанов, 1983 – *Степанов А.Н.* Порт-Артур. В 2-х томах. Т. 2. М.: «Просвещение», 1983.
- Сулига, 1993 – *Сулига С.В.* Корабли Русско-японской войны. М.: Аскольд, 1993.
- Титушкин, 1994 – *Титушкин С.И.* Корабельная артиллерия в Русско-японской войне // *Гангут*. 1994. Выпуск 7.
- Худяков, 1908 – *Худяков П.К.* Путь к Цусиме. М., 1908.
- Энциклопедия, 1915–1918 – «Боевой» // Военная энциклопедия / Под ред. В.Ф. Новицкого и др. СПб.–М.: Тип. т-ва И.Д. Сытина, 1911–1915.
- Campbell, 1978 – *Campbell N.J.M.* The Battle of Tsu-Shima // *Warship*. № 5-8 (Prt. 1-4). 1978. Pp. 46-49, 127-135, 186-192, 258-265.
- Mamadaliyev et al., 2018 – *Mamadaliyev A., Venkov V., Miku N., Médico A.* On the Ratio of the Linear Forces of the Russian 1st Pacific and Japanese Squadrons during the Russian-Japanese War of 1904–1905 // *Bylye Gody*. 2018. Vol. 50. Is. 4: 1734-1743.
- Mamadaliyev et al. 2019a – *Mamadaliyev A., Venkov V., Miku N., Médico A.* Tactical and Technical Characteristics of Armored Cruisers of Russian and Japanese Fleets during the War of 1904–1905 // *Bylye Gody*. 2019. Vol. 51. Is. 1: 380-394.
- Mamadaliyev et al., 2019b – *Mamadaliyev A., Venkov V., Miku N., Médico A.* On the Ratio of Linear Forces of the Russian 1st Pacific and Japanese Squadrons during the Russian-Japanese War of 1904–1905. Russian Battleships // *Bylye Gody*. 2019. Vol. 52. Is. 2: 848-872.

Mamadaliyev et al., 2019c – Mamadaliyev A., Venkov V., Miku N., Médico A. On the Ratio of Linear Forces of the Russian 1st Pacific and Japanese Squadrons during the Russian-Japanese War of 1904–1905. Japanese Squadron Battleships // *Bylye Gody*. 2019. Vol. 53. Is. 3: 1342-1364.

Mamadaliyev et al., 2019 – Mamadaliyev A.M., Venkov A.V., Ermachkov I.A., Médico A. «Light Cavalry» of the Russian-Japanese War: on the Balance of Forces and Characteristics of Light Cruisers of the Russian and Japanese Fleets. Russian Light Cruisers // *Bylye Gody*. 2019. Vol. 54. Is. 4: 1842-1861.

Klado, 1905 – Klado N. The Russian navy in the Russo-Japanese war. London: G. Bell, 1905.

References

Afonin, 2005a – Afonin N.N. (2005). Eskadrennye minonostsy tipa «Kasatka» (1898–1925) [Destroyers of the “Kasatka” type (1898–1925)]. Samara: ANO «Istflot». [in Russian]

Afonin, 2005b – Afonin N.N. (2005). «Nevki»: eskadrennye minonostsy tipa «Buinyi» i ego modifikatsii [Nevka: destroyers of the “Buinyi” type and its modifications]. SPb.: LeKo. [in Russian]

Afonin, Balakin, 2000 – Afonin N.N., Balakin S.A. (2000). «Vnimatel'nyi» i drugie (port-arturskie minonostsy zarubezhnoi postroiki) [“Vnimatel'nyi” and others (port-Arthur destroyers of foreign construction)]. *Morskaya kollektsiya*. № 5. [in Russian]

Afonin, Balakin, 2004 – Afonin N.N., Balakin S.A. (2004). Minonostsy tipa «Sokol» [Destroyers of the “Sokol” type]. *Morskaya kollektsiya*. № 2(059). [in Russian]

Balakin, 2004 – Balakin S.A. (2004). Morskie srazheniya Russko-yaponskoi voiny 1904–1905 [Naval battles of the Russo-Japanese War of 1904–1905]. M.: «Modelist-konstruktor». [in Russian]

Balakin, 1993 – Balakin S. (1993). Oruzhie protiv svoikh [Weapons against their own]. *Modelist-konstruktor*. № 3. [in Russian]

Balakin, 2009 – Balakin S.A. (2009). Kreisera tipa «Diana»: vneshnie razlichiya i modernizatsii [Cruisers of the “Diana” type: external differences and modernization]. *Morskaya kompaniya*. № 2 (23). Pp. 56-63. [in Russian]

Berezhnoi, 2002 – Berezhnoi S.S. (2002). Kreisera i minonostsy: Spravochnik [Cruisers and destroyers: A handbook]. M.: Voennoe izdatel'stvo.

Brokgauz, Efron, 1890–1907 – Yaponsko-russkaya voyna 1904–1905 g. [The Japanese-Russian War of 1904–1905]. Entsiklopedicheskii slovar' Brokgauza i Efrona: v 86 t. (82 t. i 4 dop.). SPb., 1890–1907. [in Russian]

Bubnov, 1907 – Bubnov M.V. (1907). Port-Artur. Vospominaniya o deyatel'nosti 1-i Tikhookeanskoi eskadry i morskikh komand na beregu vo vremya osady Port-Artura v 1904 g. [Port Arthur. Memories of the activities of the 1st Pacific Squadron and naval crews on the coast during the siege of Port Arthur in 1904]. SPb. 292 p. [in Russian]

Bykov, 2003 – Bykov P.D. (2003). Russko-yaponskaya voyna 1904–1905 gg. Deistviya na more [The Russo-Japanese War of 1904–1905. Sea actions]. 2-e izd. M.: Eksmo. 672 p. [in Russian]

Campbell, 1978 – Campbell N.J.M. (1978). The Battle of Tsushima // *Warship*. № 5-8 (Prt. 1-4). Pp. 46-49, 127-135, 186-192, 258-265.

Entsiklopediya, 1915–1918 – «Boevoi». Voennaya entsiklopediya [“Boevoi”. Military Encyclopedia]. Pod red. V.F. Novitskogo i dr. SPb.–M.: Tip. t-va I.D. Sytina, 1911–1915. [in Russian]

Istina o Russko-yaponskoi morskoi voine, 1907 – Istina o Russko-yaponskoi morskoi voine [The truth about the Russo-Japanese Sea War]. T. 1. SPb.: Izd. ottsa inzh. E.S. Politovskogo, 1907. [Electronic resource]. URL: <https://search.rsl.ru/ru/record/01003527144> [in Russian]

Katorin, 2008 – Katorin Yu.F. (2008). Kreisery. Chast' 1 [Cruisers. Part 1]. SPb.: Galereya-Print. [in Russian]

Khudyakov, 1908 – Khudyakov P.K. (1908). Put' k Tsusime [The path to Tsushima]. M. [in Russian]

Klado, 1905 – Klado N. (1905). The Russian navy in the Russo-Japanese war. London: G. Bell.

Koktsinskii, 2002 – Koktsinskii I.M. (2002). Morskie boi i srazheniya Russko-yaponskoi voiny, ili prichina porazheniya: krizis upravleniya [Naval battles and battles of the Russo-Japanese War, or the cause of the defeat: management crisis]. 2-e izd. Fond Andreyeva Pervozvannogo. [in Russian]

Kostenko, 1955 – Kostenko V.P. (1955). Na «Orle» v Tsusime [On the “Eagle” in Tsushima]. L.: Sudpromgiz. [in Russian]

Likhachev, 2004 – Likhachev P.V. (2004). Eskadrennye minonostsy tipa «Forel'» (1898–1925) [Torpedo destroyers (1898–1925)]. SPb.: ANTT-Print. [in Russian]

Mamadaliyev et al. 2019a – Mamadaliyev A., Venkov V., Miku N., Médico A. (2019). Tactical and Technical Characteristics of Armored Cruisers of Russian and Japanese Fleets during the War of 1904–1905. *Bylye Gody*. Vol. 51. Is. 1: 380-394.

Mamadaliyev et al., 2018 – Mamadaliyev A., Venkov V., Miku N., Médico A. (2018). On the Ratio of the Linear Forces of the Russian 1st Pacific and Japanese Squadrons during the Russian-Japanese War of 1904–1905. *Bylye Gody*. Vol. 50. Is. 4: 1734-1743.

Mamadaliyev et al., 2019 – Mamadaliyev A.M., Venkov A.V., Ermachkov I.A., Médico A. (2019). «Light Cavalry» of the Russian-Japanese War: on the Balance of Forces and Characteristics of Light Cruisers of the Russian and Japanese Fleets. Russian Light Cruisers. *Bylye Gody*. Vol. 54. Is. 4: 1842-1861.

- [Mamadaliyev et al., 2019b](#) – Mamadaliyev A., Venkov V., Miku N., Médico A. (2019). On the Ratio of Linear Forces of the Russian 1st Pacific and Japanese Squadrons during the Russian-Japanese War of 1904–1905. Russian Battleships. *Bylye Gody*. Vol. 52. Is. 2: 848-872.
- [Mamadaliyev et al., 2019c](#) – Mamadaliyev A., Venkov V., Miku N., Médico A. (2019). On the Ratio of Linear Forces of the Russian 1st Pacific and Japanese Squadrons during the Russian-Japanese War of 1904–1905. Japanese Squadron Battleships. *Bylye Gody*. Vol. 53. Is. 3: 1342-1364.
- [Mel'nikov, 1983](#) – Mel'nikov R.M. (1983). Kreiser «Varyag» [The cruiser “Varyag”]. M.: Sudostroenie. [in Russian]
- [Mel'nikov, 2005](#) – Mel'nikov R.M. (2005). Minnye kreisera Rossii (1886–1917) [Mine cruisers of Russia (1886–1917)]. SPb.: Izdatel' M.A. Leonov. [in Russian]
- [Mul'tatuli, Zalesskii, 2015](#) – Mul'tatuli P.V., Zalesskii K.A. (2015). Russko-yaponskaya voina 1904–1905 gg. [The Russo-Japanese War of 1904–1905]. M.: Rossiiskii institut strategicheskikh issledovaniy. 816 p. [in Russian]
- [Nadezhdin, 1987](#) – Nadezhdin F. (1987). Esminets «Skoryi» [The destroyer “Skoryi”]. *Modelist-konstruktor*. № 9. [in Russian]
- [Nenakhov, 2006](#) – Nenakhov Yu.Yu. (2006). Entsiklopediya kreiserov 1860–1910 [Encyclopedia of the Cruisers 1860–1910]. Minsk: Kharvest. [in Russian]
- [Novikov, Sergeev, 2009](#) – Novikov V., Sergeev A. (2009). Bogini Rossiiskogo flota. «Avrora», «Diana», «Pallada» [Goddess of the Russian Navy. “Avrora”, “Diana”, “Pallada”]. M.: EKSMO. [in Russian]
- [Novikov-Priboi, 1977](#) – Novikov-Priboi A.S. (1977). Tsusima [Tsushima]. M.: «Prosveshchenie». [in Russian]
- [Patyanin, 1998](#) – Patyanin S.V. (1998). Eskadrennye minonostsy i minonostsy Yaponii (1879–1945 gg.) [Destroyer squadron and destroyers of Japan (1879–1945)]. SPb. [in Russian]
- [Pikul', 1989](#) – Pikul' V.S. (1989). Kreisera [Cruisers]. M.: «Prosveshchenie». [in Russian]
- [Polutov, 2009](#) – Polutov A.V. (2009). Desantnaya operatsiya yaponskoi armii i flota v fevrale 1904 g. v Ichkhone [The landing operation of the Japanese army and navy in February 1904 in Icheon]. Vladivostok: Russkii ostrov. [in Russian]
- [Semenov, 1906](#) – Semenov V.I. (1906). Boi pri Tsusime [The battle of Tsushima]. SPb.: Tip. T-va M.O. Vol'f. [in Russian]
- [Semenov, 1907](#) – Semenov V.I. (1907). Rasplata [Payoff]. SPb.: Tip. T-va M.O. Vol'f. [in Russian]
- [Semenov, 1910](#) – Semenov V.I. (1910). Tsena krovi [The price of blood]. SPb.–M.: Tip. T-va M.O. Vol'f. [in Russian]
- [Semenov, 1911](#) – Semenov V.I. (1911). Flot i Morskoe vedomstvo do Tsusimy i posle [Fleet and Maritime department before and after Tsushima]. M.–SPb. 112 p. [in Russian]
- [Skvortsov, 2003](#) – Skvortsov A.V. (2003). Kreiser II ranga «Boyarin» [II-class cruiser “Boyarin”]. SPb: Gangut. [in Russian]
- [Skvortsov, 2005](#) – Skvortsov A.V. (2005). Kreisery «Diana», «Pallada», «Avrora» [The cruisers “Diana”, “Pallada”, “Avrora”]. SPb.: LeKo. [in Russian]
- [Sovetskaya istoricheskaya entsiklopediya, 1962–1976](#) – Sovetskaya istoricheskaya entsiklopediya [Soviet historical encyclopedia]. V 16 t. M.: «Sovetskaya entsiklopediya», 1961–1976. T. 1. P. 379. [in Russian]
- [Stepanov, 1983](#) – Stepanov A.N. (1983). Port-Artur [Port Arthur]. V 2-kh tomakh. T. 2. M.: «Prosveshchenie». [in Russian]
- [Suliga, 1993](#) – Suliga C.V. (1993). Korabli Russko-yaponskoi voiny [Ships of the Russo-Japanese War]. M.: Askol'd". [in Russian]
- [Titushkin, 1994](#) – Titushkin S.I. (1994). Korabel'naya artilleriya v Russko-yaponskoi voine [Naval artillery in the Russo-Japanese War]. *Gangut*. Vyp. 7. [in Russian]
- [Vrangel', 1911](#) – Vrangel' F.F. (1911). Vitse-admiral S.O. Makarov [Vice Admiral S.O. Makarov]. SPb. [in Russian]
- [Zolotarev, Kozlov, 2004](#) – Zolotarev V.A., Kozlov I.A. (2004). Tri stoletiya Rossiiskogo flota, XIX – nachalo XX veka, glava Russko-yaponskaya voina 1904–05 g. [Three centuries of the Russian fleet, XIX – beginning of XX century, head of the Russo-Japanese War of 1904–05]. M.: AST. [in Russian]

Японские бронепалубные крейсера и минно-торпедные силы противоборствующих сторон в годы русско-японской войны

Анвар Мирзахматович Мамадалиев ^{a, b, *}, Руслан Мурадович Аллалыев ^c,
Наталья Валентиновна Мику ^d, Од Мидико ^e

^a Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Вашингтон, США

^b Волгоградский государственный университет, Волгоград, Российская Федерация

^c Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, Москва, Российская Федерация

^d Пензенский государственный университет архитектуры и строительства, Пенза, Российская Федерация

^e Университет города Женева, Женева, Швейцария

Аннотация. Статья является дополнением к серии работ о соотношении броненосных сил противоборствующих сторон в Русско-японской войне 1904–1905 годов и посвящена анализу качества и мощи «вспомогательных» сил флотов, а именно – бронепалубных (легких) крейсеров японского флота и соотношению сил и тактико-технических характеристик эсминцев и миноносцев обеих сторон. Исследуются тактико-технические характеристики всех легких крейсеров флота Страны восходящего солнца, а также приводится сравнение с наиболее близкими «родственниками» во флоте Российской империи. Дается краткая классификация рангов в британском, русском и японском флотах, а также обоснование принадлежности легких крейсеров Тейкоку Кайгун к определенному рангу, так как данный вопрос в историографии является дискуссионным. Также в статье анализируются минно-торпедные силы сторон. Освещены конструктивные и технические особенности русских эсминцев типов «Сокол», «Форель», «Кит»/«Касатка»/«Бдительный» и «Буйный» (тип «Грозный» не исследуется, так как корабли данного типа еще не вступили в строй к началу войны), а также их японских «визави» – эсминцы типов «Муракумо»/«Синономэ», «Икадзути»/«Сазанами», «Сиракумо», «Харусамэ»; сравниваются их проектные и реальные характеристики, исследуются потенциальные и реальные возможности как в части решения их разносторонних задач, так и в открытом боевом противостоянии. Несколько слов уделено также и кораблю, оказавшемуся наиболее эффективным с точки зрения нанесенного урона – специализированному минному транспорту (заградителю) типа «Амур». Каждый анализируемый тип судна сопровождается соответствующей фотографией с краткой характеристикой. Исследуются некоторые спорные в историографии вопросы, касающиеся, в частности, используемой артиллерии и боеприпасов, ранговой классификации, оценок эффективности проекта и его технического воплощения с обоснованием нашей точки зрения. Также освещаются концептуальные особенности противоборствующих сторон в войне, роль и место вспомогательных сил во взглядах русского и японского военно-морского руководства. В силу ограниченности объема данной работы анализ миноносцев воюющих сторон не приводится.

Ключевые слова: Русско-японская война, Тейкоку Кайгун, русский флот, крейсер, легкий крейсер, бронепалубный крейсер, эсминец, эскадренный миноносец, дестроер, минный крейсер.

* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: anvarm@mail.ru (А.М. Мамадалиев)